

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS  
DEPARTAMENTO DE DIREITO

Clayton Herminelli Brevilieri

A Aplicação do Dolo Eventual nos Crimes no Trânsito

Florianópolis  
2012

Clayton Herminelli Brevilieri

A Aplicação do Dolo Eventual nos Crimes no Trânsito

Projeto de Trabalho de Conclusão  
submetido ao Curso de Graduação em  
Direito, da Universidade Federal de  
Santa Catarina.

Orientador: Professor Dr. Antônio Carlos Brasil Pinto

Florianópolis  
2012



*“Não há criatura na Terra que seja, nem de longe, tão aterradora como o homem verdadeiramente justo.”*

*(George R. R. Martin, em a Guerra dos Tronos)*

## RESUMO

Este trabalho visa apresentar o quadro atual do trânsito nacional e a aplicação do instituto do dolo eventual para os crimes de trânsito através de análise jurisprudencial e doutrinária.

**Palavras-chave:** Dolo eventual, trânsito, culpa consciente, código penal, código de trânsito brasileiro.

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	7
1 O TRÂNSITO NO BRASIL.....	9
1.1 Histórico e Panorama Atual.....	9
1.2 O Código de Trânsito Brasileiro – Início e Presente.....	13
1.3 A Fiscalização do Trânsito.....	17
1.4 O Direito Penal no Trânsito.....	19
2 DOLO E CULPA.....	21
2.1 Crime.....	21
2.2 Teorias da Conduta.....	25
2.3 Dolo.....	29
2.3.1 Dolo Direto em Primeiro e Segundo Grau.....	33
2.4 Culpa.....	34
2.4.1 Modalidades de Culpa.....	37
2.4.2 Elementos da Culpa.....	38
2.5 Culpa Consciente e Dolo Eventual.....	40
3 O DOLO EVENTUAL EM CRIMES DE TRÂNSITO.....	45
3.1 Análise Jurisprudencial.....	45
3.2 Tribunal do Júri.....	49
CONCLUSÃO.....	54

## INTRODUÇÃO

O trânsito brasileiro é uma carnificina desenfreada. A sociedade em geral assiste atônita ao acúmulo de mortos e mutilados em uma guerra sem sinal de trégua. A cada segunda-feira, os jornais trazem o saldo do fim-de-semana de acidentes e vítimas. Se a segunda-feira for posterior a um feriadão, ainda mais riscos são feitos na parede com uma conta que somente aumenta. Fato facilmente constatado, como se pode ver por publicação do jornal Diário Catarinense, referente ao último feriado de Corpus Christi, que de quinta-feira a domingo deixou o resultado de sete mortes, 6.289 flagrantes de excesso de velocidade, mais 925 multas, 151 veículos retidos e 34 carteiras de motoristas por outras irregularidades<sup>1</sup>. Isto apenas nas rodovias federais do estado de Santa Catarina.

Talvez, justamente, pelos números astronômicos, a parcela da sociedade quem tem a sorte de não ser vítima da tragédia é tomada por grande passividade. Como diz a frase atribuída a Josef Stalin: “uma única morte é uma tragédia; cem mil, estatística”.

Cada acidente, ainda que sem vítima, possui um custo elevadíssimo para o Estado que se acumula ao longo do tempo, produzindo efeitos nefastos na ordem econômica e social. Desde o acionamento para o atendimento pelas forças policiais e de resgate, passando pelos danos ao patrimônio público e aos prejuízos para a economia e a qualidade de vida, causados pelos enormes congestionamentos, que ainda tem a potencialidade de resultar em novos acidentes<sup>2</sup>.

Quando há vítimas, somam-se os ainda maiores gastos médico-hospitalares – primeiro atendimento, cirurgias e tratamentos subsequentes –, a longa reabilitação física e psicológica e o impacto sócio-familiar – não se pode esquecer dos danos psicológicos causados pelo trauma à família e de difícil mensuração – e econômico – perda da força de trabalho, muitas vezes do arrimo da família, trazendo mais impacto aos cofres públicos pela previdência social. Esse impacto toma proporções

---

<sup>1</sup> DIÁRIO CATARINENSE. *Feriado teve 6,2 mil flagrantes por excesso de velocidade nas estradas federais de SC.*

<sup>2</sup> IPEA. *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras.*

maiores quando considerado que o perfil dominante dos envolvidos em acidentes de trânsito é o de homens no ápice da idade produtiva<sup>3</sup>.

O presente trabalho lida com uma das facetas consequentes dos acidentes de trânsito; isto é, do crime que é resultado de uma conduta inapropriada na direção de um veículo automotor. O Código de Trânsito Brasileiro, ainda que elogiável em vários aspectos, não pode, por si só, aplacar a matança.

Assim como não é para a vida em sociedade em geral, o Direito Penal não é a resposta para os males do trânsito. Ainda assim, o Direito Penal faz uma intervenção necessária e pode auxiliar a diminuir os números da tragédia.

O debate que se apresenta é se é cabível a aplicação do dolo eventual para os crimes cometidos no trânsito.

Embora parte da jurisprudência já se apresente favorável, esta não representa maioria e o debate está longe do fim, assim como o da diferenciação prática entre culpa consciente e dolo eventual.

---

<sup>3</sup> PORTAL DA SAÚDE – SUS. *Pesquisa aponta perfil das vítimas de acidente de trânsito em seis capitais.*



## 1 O TRÂNSITO NO BRASIL

### 1.1 Histórico e Panorama Atual

A primeira pessoa a morrer em um acidente de trânsito foi Bridget Driscoll, que em 17.08.1896, em Londres, foi atropelada por um automóvel que se movia a 6,4km/h<sup>4</sup>. Já no Brasil, conta-se que o primeiro acidente automobilístico ocorreu quando o poeta Olavo Bilac colidiu contra uma árvore em 1897<sup>5</sup>. Não há registro se o poeta se feriu, mas certamente sobreviveu, visto que sua morte ocorreu em 1918.

De lá para os tempos atuais, os automóveis foram modernizados, ganhando apetrechos para o conforto e, principalmente, potência e arrojo, permitindo o desenvolvimento de grandes velocidades e, conseqüentemente, aumentando a ousadia dos condutores. Com os acidentes multiplicando-se exponencialmente, muitos itens de segurança tornaram-se obrigatórios nos veículos, a fim de diminuir a potencialidade dos danos às vítimas.

É inimaginável um mundo sem veículos automotores. No Brasil, estima-se que a frota atual seja de 72.693.899 veículos, conforme levantamento do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN)<sup>6</sup>. A nação não possui vias em condições ou suficientes para a circulação desse número de veículos. Os congestionamentos são imensos e parte da rotina não só das metrópoles, mas começam a se formar em cidades menores, principalmente nas que são polos regionais.

A popularização dos automóveis exigiu que as leis de trânsito evoluíssem em todo o mundo no sentido de evitar prejuízos ao tráfego de veículos e barrar a

---

<sup>4</sup>Guinness World Record 2010 – O Livro da Década.

<sup>5</sup> TrânsitoBR. *Variedades – Curiosidades*.

<sup>6</sup> Departamento Nacional de Trânsito. *Frota 2012*. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: 16 jun. 2012.

mortandade causada pelos acidentes. A legislação foca na habilitação dos condutores, condições veiculares e normatização do trânsito.

A gigantesca frota veicular gera uma impossibilidade fática de se fiscalizar todos os veículos e condutores e, por isso, torna-se vital o investimento em educação para o trânsito.

A melhor forma de prevenção de acidentes é um amálgama entre propaganda educativa, melhoria das vias e intensificação da fiscalização. A educação para o trânsito é fator decisivo. Na Austrália, uma campanha desenvolvida pela *Transport Accident Commission* (TAC) gerou ótimos resultados. A comissão começou suas atividades em 1987 e tem conseguido impacto na redução dos acidentes, através da conscientização de motoristas, pedestres e ciclistas quanto ao risco do uso de álcool e entorpecentes seguidos da direção veicular. Em 1989, 113 motoristas e motociclistas mortos em acidentes possuíam quantidade de álcool no sangue acima do permitido. Em 1994, o número caiu para 50. Cinco anos atrás, um em cada 255 motoristas fiscalizados estavam acima do limite, enquanto atualmente a relação é de 1 para 700<sup>7</sup>. A comissão australiana também tem em seu programa princípios de desenvolvimento para a avaliação e pesquisa; engenharia, educação e fiscalização<sup>8</sup>. Ou seja, além da propaganda, há investimento constante na melhoria das rodovias e no aparato policial, permitindo um fluxo melhor para o trânsito e a cobertura proporcionada por uma maior fiscalização.

No Brasil, o marco foi a Lei nº 9.503/97, conhecida como o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e em vigor. A lei especificou diretrizes para o estabelecimento efetivo do Sistema Nacional de Trânsito. Anteriormente, o Decreto nº 62.127/68 – Regulamento do Código Nacional de Trânsito –, em seu art. 4º, previu o Sistema Nacional de Trânsito, mas sem atribuir as atividades e finalidades do sistema como um todo, tarefa que coube ao CTB em 1997, que o definiu, traçou seus objetivos básicos e relacionou seus entes:

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das

---

<sup>7</sup> No original: *In 1989, 113 of all drivers and riders killed recorded a blood alcohol concentration (BAC) above .05%. By 1994, that figure had fallen to 50. Five years ago, about one in every 255 drivers tested were over the legal limit, while today the ratio is about 1:700.* RANDALL, Anne. *Reduction in Drink Driving in Victoria.*

<sup>8</sup> RANDALL, Anne. *Reduction in Drink Driving in Victoria.*

atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e recursos e aplicação de penalidades.

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

I – estabelecer as diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;

II – fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;

III – estabelecer a sistemática dos fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

Transcorridos quase quinze anos da promulgação da nova lei, o Sistema Nacional de Trânsito ainda não funciona por completo. Normatizações ainda não foram estabelecidas, tornando inócuos vários artigos do código, como a fiscalização de emissão de poluentes, e a obrigatoriedade de fiscalização veicular para emissão do Certificado de Licenciamento Anual – atualmente, apenas Rio de Janeiro e São Paulo o efetivaram, porém com muitos transtornos aos administrados.

Apesar dos senões, o Código de Trânsito Brasileiro teve forte impacto inicial, muito em razão dos altos valores das multas de trânsito, agregadas à penalidades como a suspensão e perda do direito de dirigir, e medidas administrativas de retenção e apreensão veicular e da carteira nacional de habilitação. Também um sistema de pontos atribuído à gravidade das infrações com o intuito de levar a suspensão do direito de dirigir. Por fim, a lei trouxe a criminalização específica de certas condutas na direção de veículos automotores ou mesmo pela entrega do veículo a pessoa sem condições de dirigir.

O problema é que o Código de Trânsito vem perdendo força ao longo dos anos devido a alguns fatores:

- a) Desvalorização dos valores das multas – nunca sofreram qualquer reajuste e a força estava justamente nos altos valores à época da entrada em vigor;
- b) Pouca incidência de aplicação prática das penalidades subsequentes às multas – pequena porcentagem dos processos de suspensão e proibição de obter o direito de dirigir são levados a termo;
- c) Os agentes fiscalizadores enfrentem dificuldades para a aplicação das medidas administrativas, como retenção e remoção veicular, por falta de guinchos e depósitos em condições;
- d) Dificuldade na caracterização dos crimes pela legislação de redação controversa.

Tais óbices acabam por levar a uma sensação de impunidade, o que é um convite à perpetuação das más condutas e dos crimes de trânsito e um enorme desalento para a família das vítimas, que assistem aos culpados responderem aos crimes com o pagamento de algumas cestas básicas, no que concerne ao Direito Penal.

É sabido que a principal causa dos acidentes é o fator humano, da simples desatenção à irresponsabilidade. Até os acidentes em que a causa é apontada como defeito mecânico do veículo são fruto de falha humana, pois se trata – normalmente – da falta de manutenção dos sistemas de segurança dos veículos. Na direção, o excesso de velocidade, as ultrapassagens proibidas e a embriaguez ao volante são as condutas que respondem pelos acidentes de maior gravidade no trânsito e, por consequência, de número de vítimas fatais.

Essas condutas perniciosas requerem tratamento severo por parte das autoridades, a fim de se preservar o bem maior que é a vida, evitando, pelo exemplo, que novas fatalidades aconteçam.

Os juízos e os tribunais, diante da barbárie, passaram a agir com mais rigor, ao acatar denúncias do Ministério Público para aplicação do dolo eventual em crimes ocorridos no trânsito. A questão é controversa e tem despertado o interesse de operadores jurídicos, doutrinadores e setores da sociedade.

## **1.2 O Código de Trânsito Brasileiro – Início e Presente**

A Lei nº 9.503/97, conhecida como o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), surgiu diante da necessidade de um regulamento rígido e disciplinador em matéria de trânsito, em razão das atrocidades em curso no trânsito nacional.

A entrada em vigor foi cercada de grande expectativa, fosse pelos valores das multas, as novas exigências para a habilitação para dirigir ou a criminalização de condutas na direção de veículo automotor.

Muitas disposições ficaram a cargo do Departamento Nacional de Trânsito e Conselho Nacional de Trânsito para regularizar através de resoluções posteriores, e a aplicação das normas coube aos entes federativos. Isso exigiu uma maior integração entre os órgãos, dentro do que preconizava a lei quanto ao Sistema Nacional de Trânsito, que passou a funcionar pela ação dos órgãos de trânsito, reguladores, administradores e fiscalizadores. O Sistema ainda sofre de uma falta de padronização, com procedimentos variando entre os estados, mas a máquina passou a funcionar, através da comunicação entre os órgãos. Antes, era comum que infrações lavradas em municípios diferentes do emplacamento o veículo jamais chegassem ao prontuário deste, inviabilizando a cobrança, e tornando, muitas vezes, a lavratura de um auto de infração um exercício de futilidade.

Outros tropeços também aconteceram. A ideia de hiper-regularização produziu equívocos, como a exigência de um “kit” de primeiro socorros que, pela total inutilidade ao fim a que se destinava, acabou perdendo o caráter obrigatório.

De qualquer modo, o Código de Trânsito conseguiu promover alguma melhora na cultura dos condutores quanto a necessidade de uma direção segura, por exemplo, o cinto de segurança passou a ser mais utilizado do que deixado de lado.

No campo penal, o Código de Trânsito Brasileiro também trouxe importante avanço. A lei estipulou do art. 302 ao art. 312 tipos penais para condutas específicas em relação ao trânsito de veículos automotores.

Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:

Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de um terço à metade, se o agente:

I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;

II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada;

III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente;

IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros.

Art. 303. Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:

Penas - detenção, de seis meses a dois anos e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. Aumenta-se a pena de um terço à metade, se ocorrer qualquer das hipóteses do parágrafo único do artigo anterior.

Art. 304. Deixar o condutor do veículo, na ocasião do acidente, de prestar imediato socorro à vítima, ou, não podendo fazê-lo diretamente, por justa causa, deixar de solicitar auxílio da autoridade pública:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa, se o fato não constituir elemento de crime mais grave.

Parágrafo único. Incide nas penas previstas neste artigo o condutor do veículo, ainda que a sua omissão seja suprida por terceiros ou que se trate de vítima com morte instantânea ou com ferimentos leves.

Art. 305. Afastar-se o condutor do veículo do local do acidente, para fugir à responsabilidade penal ou civil que lhe possa ser atribuída:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, estando com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência

de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência:

Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. O Poder Executivo federal estipulará a equivalência entre distintos testes de alcoolemia, para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.

Art. 307. Violar a suspensão ou a proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor imposta com fundamento neste Código:

Penas - detenção, de seis meses a um ano e multa, com nova imposição adicional de idêntico prazo de suspensão ou de proibição.

Parágrafo único. Nas mesmas penas incorre o condenado que deixa de entregar, no prazo estabelecido no § 1º do art. 293, a Permissão para Dirigir ou a Carteira de Habilitação.

Art. 308. Participar, na direção de veículo automotor, em via pública, de corrida, disputa ou competição automobilística não autorizada pela autoridade competente, desde que resulte dano potencial à incolumidade pública ou privada:

Penas - detenção, de seis meses a dois anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Art. 309. Dirigir veículo automotor, em via pública, sem a devida Permissão para Dirigir ou Habilitação ou, ainda, se cassado o direito de dirigir, gerando perigo de dano:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Art. 310 – Permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança:

Penas – detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Art. 311. Trafegar em velocidade incompatível com a segurança nas proximidades de escolas, hospitais, estações de embarque e desembarque de passageiros, logradouros estreitos, ou onde haja grande movimentação ou concentração de pessoas, gerando perigo de dano:

Penas - detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Art. 312 – Inovar artificiosamente, em caso de acidente automobilístico com vítima, na pendência do respectivo procedimento policial preparatório, inquérito policial ou processo penal, o estado de lugar, de coisa ou de pessoa, a fim de induzir a erro o agente policial, o perito, ou juiz:

Penas – detenção, de seis meses a um ano, ou multa.

Parágrafo único. Aplica-se o disposto neste artigo, ainda que não iniciados, quando da inovação, o procedimento preparatório, o inquérito ou o processo aos quais se refere.

Anteriormente, apenas os art. 32 e 34 do Decreto-Lei nº 3.688/41, a lei das Contravenções Penais, penalizavam a condução irregular de veículos automotores especificamente.

Art. 32. Dirigir, sem a devida habilitação, veículo na via pública, ou embarcação a motor em águas públicas:

Pena: multa.

[...]

Art. 34. Dirigir veículos na via pública, ou embarcações em águas públicas, pondo em perigo a segurança alheia:

Pena: prisão simples, de 15 (quinze) dias a 3 (três) meses, ou multa.

Embora o avanço seja inegável, a lei peca por uma redação benevolente em alguns pontos e a difícil caracterização de determinadas condutas para a comprovação do delito, o que ocasiona, comumente, a não condenação dos autores, deixando estes impunes e a sociedade sem a devida reparação.

A dificuldade para a concretização das punições mais severas deu uma ar de impunidade que corroeu o impacto inicial da nova lei, e, com o passar do tempo, ante a percepção generalizada de que o Estado não atuava com o rigor necessário, os problemas gradualmente retornaram aos patamares antigos e, agora, já os superam. Verifica-se que no primeiro ano de vigência do CTB, houve uma redução de 13% das fatalidades no trânsito, conforme levantamento do Centro de Experimentação e Segurança Viária (CESVI)<sup>9</sup>. Porém, pelas razões previamente apontadas, a tragédia voltou à galope, juntamente com o aumento constante da frota nacional de veículos.

---

<sup>9</sup> CESVI BRASIL. *Mortalidade decorrente de acidentes de trânsito*.



Já a partir do ano 2000, os índices de morte aumentaram, chegando a ultrapassar as estatísticas anteriores ao CTB. Em 2010, a estapafúrdia quantidade de 42.844 pessoas perdeu a vida em acidentes de trânsito. Uma inacreditável média de 117 mortes por dia. Superou-se o ano de 1996, anterior a lei de trânsito, que registrara 40.610 vítimas fatais<sup>10</sup>.

Para demonstrar como o número de mortes por ano no trânsito é absurdo, basta fazer uma comparação com a guerra do Iraque. Iniciada a ofensiva em 2003 para derrubar Saddam Hussein, estima-se que até 2010 ocorreram aproximadamente 100.000 fatalidades<sup>11</sup>. Isso quer dizer que em 2010, o Brasil produziu, apenas no trânsito, quase a metade da quantidade de vidas perdidas que uma guerra em sete anos. Essa é a dimensão do caos do trânsito nacional. É inquestionável que a falta de rigor estimula a imprudência e fortalece a crença na impunidade<sup>12</sup> e, assim, dá sequência ao desastre.

### **1.3 A Fiscalização do Trânsito**

O aumento do rigor fiscalizatório e punitivo é indubitavelmente fator impactante para a melhora do comportamento no trânsito e, conseqüentemente, no número de acidentes. Isto porque, os condutores não são propensos ao crime ou a uma vida de infrações legais. Em matéria de trânsito, as medidas corretivas costumam ter resultado.

Apesar de todas as críticas e falhas em sua redação, a Lei nº 11.705/08 – a Lei Seca –, por exemplo, demonstra como a legislação rigorosa, acompanhada de intensa fiscalização, é capaz de auxiliar na melhora do caótico quadro do trânsito nacional. Após a entrada em vigor da Lei Seca, alguns estados registraram “redução

---

<sup>10</sup> CESVI BRASIL. *Mortalidade decorrente de acidentes de trânsito*.

<sup>11</sup> ESTADO DE SÃO PAULO, O. *Em números: Guerra no Iraque custou bilhões e deixou milhares de mortos*.

<sup>12</sup> ESTADO DE SÃO PAULO, O. *Tristes recordes do trânsito*.

de até 30% no número de fatalidades no trânsito”<sup>13</sup>. Com a forte propaganda em cima da lei, não foi incomum a adoção do chamado “motorista da vez”, responsabilizando uma pessoa de um grupo para a direção; bares e casas noturnas disponibilizaram transporte para os clientes; e uma boa porcentagem das pessoas passou a mudar de comportamento apenas por estarem sob a sombra da possibilidade de aplicação da lei.

O excesso de velocidade é fator recorrente como causa de acidentes de trânsito. A fiscalização através dos radares é o principal meio de combate a este tipo de infração e é, sem dúvida, eficiente.

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) registrou em Santa Catarina o menor índice de acidentes para o mês de fevereiro de 2012; o menor número de vítimas fatais em um mês desde 1990. O número torna-se mais significativo pela coincidência com o carnaval - período sempre conturbado - este ano. Assim noticiou o jornal Diário Catarinense<sup>14</sup>:

Vários fatores contribuíram para esta redução, como as operações integradas com a Polícia Militar e as guardas municipais, as campanhas educativas, a Operação Rodovida, do Governo Federal, que divulgou orientações aos usuários das rodovias. [...] Além disso, a PRF aponta a importância dos radares fotográficos em todas as rodovias federais do estado desde dezembro de 2011.

Nas épocas festivas, as rodovias ficam mais cheias, a duração da viagem se dilata e a impaciência dá vazão a mais imprudências. Cientes disso, os órgãos fiscalizatórios sempre aumentam seu efetivo, e não é surpresa que se consiga resultados positivos através dessa intensificação da vigilância.

Em âmbito nacional, a “Operação Carnaval 2012” registrou uma diminuição de 22% no número de acidentes. Se consideradas apenas as rodovias sob concessão, a redução foi de 31,4%, segundo divulgado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Ou seja, não apenas a intensificação da fiscalização,

---

<sup>13</sup> CESVI BRASIL. *Mortalidade decorrente de acidentes de trânsito*.

<sup>14</sup> DIÁRIO CATARINENSE. *PRF registra o menor número de mortes no mês de fevereiro em SC desde 1990*.

mas também o investimento nas condições das rodovias ajudou o combate aos acidentes. Porém, o aspecto mais relevante ainda foi a fiscalização rigorosa<sup>15</sup>:

Em outra frente, a PRF deslocou agentes dentro dos Estados para os principais corredores rodoviários, gerando um esquema de saturação, ampliando a ostensividade e a sensação de vigilância, para desestimular o motorista que insiste em adotar condutas de risco como o excesso de velocidade, as ultrapassagens em locais proibidos ou combinar bebida e direção. No Carnaval, 30.425 motoristas assopraram os bafômetros da PRF, mais de cinco mil testes por dia. 1.410 foram reprovados e retirados de circulação. Dos reprovados, 494 foram presos no ato da fiscalização por crime de trânsito (art. 306 do Código de Trânsito Brasileiro). Todos eles tiveram a carteira de motorista recolhida, foram autuados em 957,70 reais e terão o direito de dirigir suspenso. Já os presos em flagrante, além das penalidades anteriores, deixaram de ser primários perante a Justiça.

Não é difícil, então, concluir que quanto mais intensa a fiscalização, melhores são as chances de se diminuir o número de acidentes de trânsito e suas vítimas.

#### **1.4 O Direito Penal no Trânsito**

Como exposto, o Código de Trânsito Brasileiro trouxe em seu texto a previsão para crimes específicos na condução de veículos automotores e outros artigos que responsabilizam quem detenha a posse sobre o veículo e, ainda, o dever de colaborar para a elucidação de acidentes de trânsito.

O trânsito, evidentemente, não é uma prática criminosa por si só. Porém, certas condutas fogem às infrações administrativas, seja pela periculosidade a que expõem terceiros ou pelo impacto do resultado lesivo, fazendo com que seja necessária uma resposta através do Direito Penal.

---

<sup>15</sup> CASTILHO & CIA. *Esforço preventivo reduz número de mortes em rodovias federais.*

A primeira seara de combate à violência do trânsito é a esfera administrativa, através da fiscalização e procedimentos disciplinares, todavia, ciente de que certas condutas invadem a esfera penal, o legislador optou por inserir no CTB tipos penais específicos para o trânsito de veículos automotores.

No que concerne a este trabalho, os art. 302 e 303 do CTB tratam de homicídio culposo e lesão corporal culposa na direção de veículo automotor.

Art. 302 – Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:

Penas – detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

[...]

Art. 303 – Praticar lesão corporal culposa na direção de veículo automotor:

Penas – detenção, de seis a dois anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

Embora o texto faça referência clara ao conceito de culpa, ele não impede completamente que a tipificação do CTB seja desconsiderada em favor da aplicação do Código Penal em razão de circunstâncias que demonstrem que houve, sim, o dolo eventual por parte do autor.

O dolo eventual, conceito do Direito Penal que será analisado mais à frente, leva o réu, nos crimes contra a vida, ao julgamento pelo Tribunal do Júri, consagrada instituição democrática, que pode ter um efeito especial nos crimes de trânsito (fator a ser considerado posteriormente).

Não se pode dizer ainda que os julgados que consideram determinadas condutas na direção de veículo automotor como dolo eventual formem a corrente majoritária, mas representativa parcela da jurisprudência nacional dá guarida a esse entendimento.

## 2 DOLO E CULPA

### 2.1 Crime

Antes do dolo e da culpa, cabe definir o que é crime. Fala-se em crime, pois é um conceito que pode ser absorvido por todos, tanto que a Constituição assim trata todas as infrações penais ao consagrar o princípio da anterioridade – *nullun crimen sine previa lege*:

Art. 5º [...]

XXXIX – Não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal.

Fica melhor ao alcance dos leigos, sem deixar de abarcar as demais infrações penais já que “faz-se, no entanto, uma interpretação extensiva, podendo certamente abranger a contravenção penal, afinal, tanto o crime quanto a contravenção são espécies de infração penal”<sup>16</sup>.

Assim está estabelecida a definição de crime pela Lei de Introdução ao Código Penal, Decreto-Lei nº 3.914/41:

Considera-se crime a infração penal que a lei comina pena de reclusão ou detenção, quer isoladamente, quer alternativa ou cumulativamente com a pena de multa; contravenção, a infração penal a que a lei comina, isoladamente, pena de prisão simples ou de multa, ou ambas, alternativamente ou cumulativamente.

Essa definição não dá uma definição exata para o conceito de crime, e coube a doutrina estabelecer o conceito jurídico de crime, como na lição de Greco<sup>17</sup>:

O crime é, certamente, um todo unitário e indivisível. [...] Adotamos, portanto, de acordo com essa visão analítica, o conceito de crime como o *fato típico, ilícito e culpável*.

---

<sup>16</sup> NUCCI, 2011, p. 102.

<sup>17</sup> GRECO, 2008, p. 142-143.

Parte respeitável da doutrina difere desse conceito, colocando o crime como o *fato típico e antijurídico*. “Damásio, Dotti, Mirabete e Delmanto entendem que o crime, sob o aspecto formal, é um fato típico e antijurídico, sendo que a culpabilidade é um pressuposto para a aplicação da pena”<sup>18</sup>. Em nota à 21ª edição de sua obra, Damásio de Jesus<sup>19</sup> comenta:

O crime é apresentado como um todo unitário e indivisível, não contendo partes ou elementos. Na imagem de doutrinadores, a infração penal constitui um prisma em que o fato típico e a ilicitude aparecem como faces. Daí considerarmos que o crime possui requisitos e não elementos.

Destarte, sem especificação do legislador para uma definição do que é crime, “o conceito atribuído ao crime é eminentemente jurídico”<sup>20</sup>.

O ilícito penal pode ser estudado sob aspectos diversos, sendo os predominantes, os conceitos formal, material e analítico:

- a) Formal – crime é a ação ou omissão contrária a lei, com previsão de pena. Assim, “sob o aspecto formal, crime seria toda conduta que atentasse, que colidisse frontalmente contra a lei penal editada pelo Estado”<sup>21</sup>. Desta forma, pode-se dizer que “o conceito de crime resulta da mera subsunção da conduta ao tipo legal, e, portanto, considera-se infração penal tudo aquilo que o legislador descrever como tal, pouco importando o seu conteúdo”<sup>22</sup>.
- b) Material – por este conceito, crime será a ação ou omissão que violar um bem juridicamente protegido. O crime viola os “bens jurídicos mais importantes”<sup>23</sup>, pois estes são os bens que mereceram atenção do legislador. Para Capez<sup>24</sup>:

É aquele que busca estabelecer a essência do conceito, isto é, o porquê de determinado fato ser considerado criminoso e

---

<sup>18</sup> GRECO, 2008, p. 144.

<sup>19</sup> JESUS, 1998, p. 1.

<sup>20</sup> GRECO, 2008, p.140.

<sup>21</sup> GRECO, 2008, p. 140.

<sup>22</sup> CAPEZ, 2005, p. 107.

<sup>23</sup> GRECO, 2008, p. 140.

<sup>24</sup> CAPEZ, 2005, p. 106.

outro não. Sob esse enfoque, crime pode ser definido como todo fato humano que, propositada ou descuidadamente, lesa ou expõe a perigo bens jurídicos considerados fundamentais para a existência da coletividade e da paz social.

Greco faz uma crítica a ambos os conceitos:

Na verdade, os conceitos formal e material não traduzem com precisão o que seja crime. Se há uma lei penal editada pelo Estado, proibindo determinada conduta, e o agente a viola, se ausente qualquer causa de exclusão da ilicitude ou dirimente da culpabilidade, haverá crime. Já o conceito material sobreleva a importância do princípio da intervenção mínima quando aduz que somente haverá crime quando a conduta do agente atentar contra os bens mais importantes. Contudo, mesmo sendo importante e necessário o bem para a manutenção e a subsistência da sociedade, se não houve uma lei penal protegendo-o, por mais relevante que seja, não haverá crime se o agente vier a atacá-lo, em face do princípio da legalidade.

Como se percebe, os conceitos formal e material não traduzem o crime com precisão, pois que não conseguem defini-lo.

c) Analítico - A Doutrina irá divergir se o aspecto analítico terá duas ou três partes. O conceito analítico “busca, sob um prisma jurídico, estabelecer os elementos estruturais do crime”<sup>25</sup>. A princípio, o crime é o fato típico e antijurídico. Alguns autores, aos quais se filia Rogério Greco, entendem que para a caracterização do crime, o fato, além de típico e antijurídico (ilícito), deve ser também culpável. Assim diz o doutrinador<sup>26</sup>:

*Culpabilidade* é o juízo de reprovação pessoal que se faz sobre a conduta ilícita do agente. São elementos integrantes da culpabilidade, de acordo com a concepção finalista por nós assumida:

- a) imputabilidade;
- b) potencial de consciência sobre a ilicitude do fato;
- c) exigibilidade de conduta diversa.

---

<sup>25</sup> CAPEZ, 2005, p. 107.

<sup>26</sup> GRECO, 2008, p. 144.

Já em posição contrária, Damásio de Jesus<sup>27</sup>:

A culpabilidade não é elemento ou requisito do crime. Funciona como pressuposto da pena. O juízo de reprovabilidade não incide sobre o fato, mas sim sobre o sujeito. Não se trata de fato culpável, mas de sujeito culpável. Culpabilidade é um juízo de reprovação que cai sobre o sujeito que praticou o delito. Por isso, conceituamos o crime como fato típico e antijurídico, intervindo a culpabilidade como condição de imposição da pena.

O fato típico “é o fato material que se amolda perfeitamente aos elementos constantes do modelo previsto na lei penal”<sup>28</sup>. Observa-se que o fato material “é aquele que existe independentemente de se enquadrar ou não ao modelo descritivo legal. A tipicidade é, portanto, irrelevante para a existência do fato material”<sup>29</sup>.

A antijuricidade ou ilicitude “é aquela relação de contrariedade, de antagonismo, que se estabelece entre a conduta do agente e ordenamento jurídico”<sup>30</sup>. Assim, “a *antijuricidade* é a contrariedade do fato concreto ao ordenamento jurídico. Deixará de existir a ilicitude se o agente estiver amparado por uma causa excludente da ilicitude”<sup>31</sup>. São excludentes da ilicitude o estado de necessidade, a legítima defesa, estrito cumprimento do dever legal e o exercício regular de direito.

Para Capez, o conceito analítico tem como finalidade “propiciar a correta e mais justa decisão sobre a infração penal e seu autor, fazendo com que o julgador ou intérprete desenvolva seu raciocínio em etapas”<sup>32</sup>.

---

<sup>27</sup> DE JESUS, 1998, p. 1.

<sup>28</sup> CAPEZ, 2005, p. 109.

<sup>29</sup> CAPEZ, 2005, p. 109.

<sup>30</sup> GRECO, 2008, p. 143.

<sup>31</sup> MIRABETE; FABBRINI, 2007, p. 198

<sup>32</sup> CAPEZ, 2005, p. 107.



## 2.2 Teorias da Conduta

Seja o conceito tríptico ou bipartido do crime, este exige a prática de um ato que tenha como resultado um ilícito e deriva de condutas que possuem característica *dolosa* ou *culposa*, como explica Greco<sup>33</sup>:

Ou o agente atua com dolo, quando quer diretamente o resultado ou assume o risco de produzi-lo; ou age com culpa, quando dá causa ao resultado em virtude de sua imprudência, imperícia ou negligência.

Para a diferenciação de dolo ou culpa, há também o pensamento de Nelson Hungria<sup>34</sup>:

É indispensável que o agente tenha agido com a consciência da injuricidade ou ilicitude jurídica da própria conduta (crime doloso) ou com inescusável inadvertência quanto ao resultado antijurídico.

A regra geral do Código Penal é de que todo crime é doloso. A modalidade de culpa deve vir expressa no tipo para que a conduta assim seja entendida. É o parágrafo único do art. 18:

Parágrafo único – Salvo os casos expressos em lei, ninguém poderá ser punido por fato previsto como crime, senão quando o pratica dolosamente.

Toda ação ilícita tem “a conduta como primeiro elemento integrante do fato típico”<sup>35</sup>. Conforme leciona Greco<sup>36</sup>:

A ação, ou conduta, compreende qualquer comportamento humano *comissivo* (positivo) ou *omissivo* (negativo), podendo ser ainda *dolosa* (quando o agente quer ou assume o risco de produzir o resultado) ou *culposa* (quando o agente infringe o seu dever de cuidado, atuando com negligência, imprudência ou imperícia).

---

<sup>33</sup> GRECO, 2008, p. 149.

<sup>34</sup> HUNGRIA; FRAGOSO, 1978, p. 25.

<sup>35</sup> GRECO, 2008, p. 147.

<sup>36</sup> GRECO, 2008, p. 147.

Para Bittencourt<sup>37</sup>, “ação é o comportamento voluntário conscientemente dirigido a um fim”. Continua o doutrinador<sup>38</sup>:

O *resultado* não pertence à ação, mas ao tipo, naqueles crimes que o exigem (crimes materiais). Ação e omissão, em sentido estrito, constituem duas formas básicas do fato punível, cada uma como estrutura completamente diferente: a primeira viola uma proibição (crime comissivo), a segunda descumpre uma ordem (crime omissivo). [...] Em termos bem esquemáticos, *ação* é movimento corporal voluntário que causa modificação no mundo exterior.

Dentre as teorias que tratam da conduta humana, a *teoria naturalista ou causal* (ou causal-naturalista) surgiu no século XIX, “sob forte influência das ciências físicas e naturais e do positivismo jurídico, caracterizado pelo excessivo apego à letra expressa da lei”<sup>39</sup>. Era época em que a sociedade lidava com o trauma deixado pelo Absolutismo Monárquico através do Estado Formal de Direito, “no qual todos estavam submetidos não mais ao império de uma pessoa, mas ao império da lei”<sup>40</sup>. Destarte, o positivismo dominou a época, em que “bastava um mero exercício de lógica formal para se proceder ao enquadramento entre o que o modelo legal descrevia e o que era objetivamente praticado”<sup>41</sup>. A teoria começou a perder força quando se levantou que dentro da conduta existia um conteúdo de vontade, como explica Bittencourt<sup>42</sup>:

A *manifestação de vontade*, o *resultado* e a *relação de causalidade* são os três elementos do conceito da ação. Abstrai-se, no entanto, desse conceito o *conteúdo da vontade*, que é deslocado para a culpabilidade (dolo ou culpa).

A teoria naturalista ignorava a relação entre o conteúdo da vontade e a culpabilidade, como demonstra Capez<sup>43</sup>:

Todo esse panorama se refletiu na concepção naturalista, segundo a qual a existência do fato típico resulta de uma

---

<sup>37</sup> BITTENCOURT, 2000, p. 150.

<sup>38</sup> BITTENCOURT, 2000, p. 151.

<sup>39</sup> CAPEZ, 2005, p. 111.

<sup>40</sup> CAPEZ, 2005, p. 111.

<sup>41</sup> CAPEZ, 2005, p. 112.

<sup>42</sup> BITTENCOURT, 2000, p. 152.

<sup>43</sup> CAPEZ, 2005, p. 112.

simples comparação entre o que foi objetivamente praticado e o que se encontra descrito na lei, sem qualquer indagação quanto ao conteúdo da conduta, sua lesividade ou relevância. Não importa se o agente quis ou se teve culpa na causação do crime. A configuração da conduta típica depende apenas de o agente causar fisicamente (naturalisticamente) um resultado previsto em lei como crime.

Assim, com o desenvolvimento do pensamento de que o tipo penal não continha apenas elementos objetivos e de que o fato típico não poderia depender de um ligação única do resultado com o descrito em lei, a teoria naturalista começou a ser combatida pela *teoria finalista*, que começou a surgir entre as décadas de 1920 e 1930, “e cujo defensor mais ardoroso foi Hans Welzel”<sup>44</sup>. A teoria naturalista não era suficiente para justificar, por exemplo, porque o assassinato doloso é mais reprovável do que o culposos, pois não carregava de valor – ou desvalor – a conduta. Por sua vez, a teoria finalista considera a forma como foi perpetrada a ação e qual sua finalidade. É a direção seguida pelo Código Penal brasileiro, “fundindo vontade e a finalidade da conduta”<sup>45</sup>. Diz Capez<sup>46</sup>:

Ao Direito Penal não interessam os resultados produzidos sem dolo ou culpa, porque sua razão maior de existir funda-se no princípio geral da evitabilidade da conduta, de modo que só se devem considerar penalmente relevantes as condutas propulsionadas pela vontade, pois só essas poderiam ter sido evitadas.

Na temática da teoria finalista, afirma Greco<sup>47</sup>:

É a ação, portanto, um comportamento humano voluntário, dirigido a uma finalidade qualquer. O homem, quando atua, seja fazendo ou deixando de fazer alguma coisa a que estava obrigado, dirige sua conduta sempre a determinada finalidade.

A vantagem da teoria finalista sobre a teoria naturalista, no pensamento de Bittencourt<sup>48</sup>:

---

<sup>44</sup> CAPEZ, 2005, p. 118.

<sup>45</sup> CAPEZ, 2005, p. 120.

<sup>46</sup> CAPEZ, 2005, p. 120-121.

<sup>47</sup> GRECO, 2008, p. 149.

<sup>48</sup> BITTENCOURT, 2000, p. 153.

*A teoria final da ação* tem o mérito de superar a taxativa separação dos aspectos objetivos e subjetivos da ação e do próprio injusto, transformando, assim, o *injusto naturalístico* em *injusto pessoal*.

A teoria finalista não deixa de receber críticas, em especial no que tange aos crimes culposos, visto que para esta modalidade não interessam os fins da ação. Assim escreve Bittencourt<sup>49</sup>:

Com efeito, nos crimes culposos, na verdade, decisivos são os *meios* utilizados ou a *forma* de sua utilização, ainda que a *finalidade* pretendida seja irrelevante para o Direito Penal. [...]

Enfim, nos *crimes culposos*, compara-se precisamente a direção finalista da *ação realizada* com a direção finalista exigida pelo Direito. O *fim* pretendido pelo agente geralmente é irrelevante, mas não os *meios* escolhidos ou *forma* de sua utilização.

O debate entre a teoria finalista e a teoria naturalista, fez com que surgisse a *teoria social da ação* “surgiu como uma via intermediária, por considerar que a direção da ação não se esgota na causalidade e na determinação individual<sup>50</sup>”. Nesta teoria, aparece a figura do *dolo axiológico*, analisa-se a relevância social da consequência da ação. Se o resultado não for socialmente reprovável, não se deveria falar em crime, ainda que o fato seja típico. Explica Capez<sup>51</sup>:

Propõe a teoria da adequação social que um fato considerado normal, correto, justo e adequado pela coletividade não pode ao mesmo tempo produzir dano algum a essa mesma coletividade, e, por essa razão, ainda que formalmente enquadrável em um tipo incriminador, não pode ser considerado típico.

Tal concepção não conseguiu guarida considerável na doutrina atual, e esse também é o pensamento de Capez<sup>52</sup>:

Com efeito, parece um tanto vago e carente de critérios hermenêuticos seguros afirmar que um comportamento descrito em um tipo penal não pode ser considerado típico porque não afronta o senso de justiça médio de determinado

---

<sup>49</sup> BITTENCOURT, 2000, p. 155-156.

<sup>50</sup> BITTENCOURT, 2000, p. 157.

<sup>51</sup> CAPEZ, 2005, p. 122.

<sup>52</sup> CAPEZ, 2005, p. 126.

grupo social. O tal elemento implícito, que seria o dano de relevância social, parece prescindir de precisão dogmática, faltando um método ontológico seguro para estabelecer padrões de segurança na distribuição da jurisdição penal.

Concentrar excessivo subjetivismo nas mãos do aplicador da lei pode levar à insegurança que se pretendia evitar quando Karl Binding concebeu o tipo como modelo incriminador.

As teorias naturalista-causal, finalista e social da ação são as principais vertentes a analisar a conduta punível.

### **2.3 Dolo**

O dolo “é um dos elementos do fato típico”<sup>53</sup> que corresponde a vontade do agente em produzir determinado resultado, que, se registrado em lei como ilícito, passa a figurar como uma conduta punível. “O conceito de dolo é a vontade de realizar os elementos constitutivos do tipo”<sup>54</sup>.

Mirabete leciona<sup>55</sup>:

Como a conduta é um comportamento voluntário e o conteúdo da vontade seu fim, este é inseparável da ação. Assim, no comportamento que causa um resultado é indispensável verificar-se o conteúdo da vontade do autor do fato, ou seja, o fim que estava contido na ação. Toda ação consciente é dirigida pela consciência e pela decisão de querer realizá-la, ou seja, pela vontade. Como a vontade é o querer alguma coisa, o dolo é a vontade dirigida à realização do tipo penal. São elementos do dolo, portanto, a consciência (do fato: conduta, resultado, nexos causal) e a vontade (elemento volitivo de realizar esse fato). [...] O dolo, porém, não inclui apenas o objetivo do agente, mas também os meios empregados e as consequências secundárias de seu comportamento.

---

<sup>53</sup> CAPEZ, 2005, p. 193.

<sup>54</sup> TJPR, ACR nº 6965642, Rel. Des. Lidio J. R. de Macedo, j. em 07.04.2011.

<sup>55</sup> MIRABETE; FABBRINI, 2007, p. 198.

Existem quatro teorias a se destacar na análise do dolo:

- a) Teoria da vontade – dolo é a vontade do agente em “praticar a infração penal, isto é, de querer levar a efeito a conduta prevista no tipo penal incriminador”<sup>56</sup>;
- b) Teoria do assentimento – aquele que prevê a possibilidade do resultado, ainda que não queira, “mas o entende como possível e o aceita”<sup>57</sup>, age com dolo;
- c) Teoria da representação – ocorre o dolo quando o agente prevê o resultado como possível e persiste em sua conduta, “Basta ao agente representar (prever) a possibilidade do resultado para a conduta ser qualificada como dolosa”<sup>58</sup>. Esta teoria desconsidera a culpa consciente em favor do dolo eventual, ambos institutos serão analisados posteriormente.
- d) Teoria da probabilidade – esta corrente trabalha com dados estatísticos; isto significa que se o agente empreender determinado comportamento que possui, de conhecimento amplo e demonstrado estatisticamente, probabilidade de atingir um resultado negativo, há dolo eventual.

Não é pacífico o entendimento de qual teoria adotou o Código Penal, como se extrai da leitura de Greco<sup>59</sup>:

Pela redação do art. 18, I, do estatuto repressivo, podemos concluir, ao contrário de Damásio e na esteira de Cezar Bittencourt, que o Código Penal adotou as teorias da vontade e do assentimento. [...] Age dolosamente aquele que, diretamente, quer a produção do resultado, bem como aquele que, mesmo não o desejando de forma direta, assume o risco de produzi-lo.

O pensamento divergente, como o de Damásio de Jesus, não entende que, para a caracterização do dolo em conformidade com o Código Penal, haja necessidade da consciência da ilicitude por parte do agente:

---

<sup>56</sup> GRECO, 2009, p. 48.

<sup>57</sup> GRECO, 2009, p. 48.

<sup>58</sup> CAPEZ, 2005, p. 194.

<sup>59</sup> GRECO, 2008, p. 187.

O dolo, na verdade, não contém a consciência da antijuricidade, tese perfeitamente adaptável ao nosso CP. Pelo que dispõe o art. 21, se o sujeito atua sem a consciência da ilicitude do fato, fica excluída ou atenuada a culpabilidade se inevitável ou evitável o erro. Pelo que se entende: o dolo subsiste.

Também é o pensamento de Delmanto<sup>60</sup>:

Assim, o dolo persiste, ainda quando o agente atua sem consciência da ilicitude de seu comportamento; neste caso, continua havendo o dolo e apenas a culpabilidade do agente ficará atenuada ou excluída.

Baseia-se esta linha de pensamento na lógica de que, se para a caracterização do dolo não é necessária a consciência da ilegalidade da conduta, basta que o resultado típico se dê dentro de determinadas circunstâncias, como estabelecido pelo Código Penal:

Art. 21 – O desconhecimento da lei é inescusável. O erro sobre a ilicitude do fato, se inevitável, isenta de pena; se evitável, poderá diminuí-la de um sexto a um terço.

Ou seja, o fato de o agente, dentro de sua realidade, acreditar estar agindo corretamente, não o livra da conduta típica penal, e não deixa de agir com dolo. Aquele que mata outro suspeito de ser um criminoso no intuito de fazer justiça não deixa de praticar o crime previsto no art. 121 do Código Penal, “matar alguém”, e não resta dúvida que agiu dolosamente, ainda que em seu âmago acredite estar revestido de nobreza. Para Capez<sup>61</sup>:

O dolo pertence à ação final típica, constituindo seu aspecto subjetivo, ao passo que a consciência da ilicitude pertence à estrutura da culpabilidade, como um dos elementos necessários à formação do juízo de reprovação. Portanto, o dolo e a potencial consciência da ilicitude são elementos que não se fundem em um só, pois cada qual pertence a estruturas diversas.

---

<sup>60</sup> DELMANTO, 2000, p. 31.

<sup>61</sup> CAPEZ, 2005, p. 193.

O que é certo, conforme mencionado anteriormente, é que todo crime, em regra, é doloso; explica Greco<sup>62</sup>:

Todo crime é doloso, somente havendo a possibilidade de punição pela prática de conduta culposa se a lei assim o previr expressamente.

Quanto ao dolo especificamente, prevê o Código Penal:

Art. 18 – Diz-se o crime:

I – doloso, quando o agente quis o resultado ou assumiu o risco de produzi-lo.

Delmanto<sup>63</sup> esmiúça o dispositivo:

Para o CP, o crime é *doloso* quando: *a. o agente quis o resultado; b. (o agente) assumiu o risco de produzi-lo (o resultado)*. A primeira parte (*a*) é o *dolo direto* (ou determinado); a segunda (*b*) é o chamado *dolo indireto* (ou indeterminado), que tem duas formas (eventual e alternativo).

O dolo possui três características que devem estar presentes para a sua consideração: a) A *abrangência* é a conglobação de todos os elementos do tipo na ação e resultado; b) A *atualidade* é a presença do dolo no cometimento da conduta típica; c) O agente deve ter a *possibilidade de influenciar no resultado*, ou seja, não basta a vontade, o agente deve ter os meios para provocar o resultado. Isso se dá porque apenas o que o agente pode fazer ou deixar de fazer pode ser apreciado pela norma jurídica<sup>64</sup>.

Capez afirma que “o dolo é o elemento psicológico da conduta. Conduta é um dos elementos do fato típico. Logo, o dolo é um dos elementos do fato típico”<sup>65</sup>.

---

<sup>62</sup> GRECO, 2008, p. 185.

<sup>63</sup> DELMANTO, 2000, p. 31.

<sup>64</sup> NUCCI, 2011, p. 234.

<sup>65</sup> CAPEZ, 2005, p. 192-3.



### 2.3.1 Dolo Direto em Primeiro e Segundo Grau

O dolo direto é a vontade do agente dirigida a determinado resultado, considerados os meios empregados e suas ações. Sobre o dolo direto, diz Greco<sup>66</sup>:

O agente quer praticar a conduta descrita no tipo. Quer preencher os elementos objetivos descritos em determinado tipo penal. É o dolo por excelência, pois que, quando falamos em dolo, o primeiro que nos vem à mente é justamente o dolo direto.

O dolo direto é conhecido também como *dolo direto em primeiro grau*. É uma relação simples: O autor deseja matar seu desafeto. Para isso, adquire uma arma de fogo e, ao se encontrar sozinho com seu alvo, atinge-o com os disparos da arma, matando-o. O autor conseguiu o resultado almejado, sem outras consequências, a não ser o seu intento primordial. Já o *dolo direto em segundo grau* se forma quando, a fim de atingir determinado objetivo, a ação escolhida pelo autor resultará em efeitos colaterais certos. Neste caso, pode-se considerar o agente que, para assassinar seu desafeto, envenena a comida que será servida em um banquete. Certo é que outros experimentarão da comida e sofrerão o mesmo destino da vítima principal, mas isto não impede a conduta, que desencadeará a morte de indeterminado número de pessoas que não têm necessariamente qualquer relação com o agente. O dolo direto em segundo grau não se confunde com o *dolo eventual*, modalidade que dá ensejo a este estudo e que, por isso, terá maiores considerações à frente. Leciona Capez<sup>67</sup>:

O de primeiro grau consiste na vontade de produzir as consequências primárias do delito, ou seja, o resultado típico inicialmente visado, ao passo que o de segundo grau abrange os efeitos colaterais da prática delituosa, ou seja, as suas consequências secundárias, que não são desejadas originalmente, mas acabam sendo provocadas porque indistacáveis do primeiro evento. No dolo de segundo grau, portanto, o autor não pretende produzir o resultado, mas se

---

<sup>66</sup> GRECO, 2008, p. 188.

<sup>67</sup> CAPEZ, 2005, p. 198.

dá conta de que não pode chegar à meta traçada em causar tais efeitos acessórios.

A doutrina costuma se referir a outros tipos de dolo, como explica Mirabete<sup>68</sup>:

Refere-se a doutrina a dolo de *dano*, em que o agente quer ou assume o risco de causar lesão efetiva, e a dolo de *perigo*, em que o autor quer apenas um perigo. Fala-se, ainda, de acordo com a teoria clássica, em dolo *genérico*, que é a vontade de realizar o núcleo do tipo, e em dolo *específico*, que é a vontade de realizar o fato com um fim especial contido no tipo legal. [...] Fala-se, por fim, em dolo *geral*, caso de erros sucessivos, em que o agente, supondo ter obtido já o resultado pretendido, pratica outros que, estes sim, vão dar causa ao evento. [...] Ainda deve ser mencionado o dolo *natural*, na preferência da teoria finalística, que consiste na vontade de praticar a conduta típica, e o dolo *normativo*, próprio da teoria clássica, que inclui a consciência da ilicitude.

Na prática, a diferenciação entre os tipos de dolo tem pouca aplicação, como observa Nucci<sup>69</sup>:

A lei não fará distinção entre o dolo direto e o eventual para fins de tipificação e aplicação da pena. Por isso, o juiz poderá fixar a mesma pena para quem agiu com dolo direto e para quem atuou com dolo eventual. [...] Excepcionalmente, quando a lei exigir unicamente o dolo direto, tal circunstância vem claramente definida no tipo penal, como se pode observar, ilustrando, no tipo da denúncia caluniosa (“crime que o *sabe* inocente”), do art. 339 do Código Penal.

---

<sup>68</sup> MIRABETE; FABBRINI, 2007, p. 199.

<sup>69</sup> NUCCI, 2011, p. 237.

## 2.4 Culpa

O conceito de culpa pode ser tratado como “o comportamento voluntário desatencioso, voltado a um determinado objetivo, lícito ou ilícito, embora produza resultado ilícito, não desejado, mas previsível, que podia ter sido evitado”<sup>70</sup>. Na lição de Mirabete<sup>71</sup>, culpa é:

A conduta humana voluntária (ação ou omissão) que produz resultado antijurídico não querido, mas previsível, e excepcionalmente previsto, que podia, com a devida atenção, ser evitado.

Está afirmado no art. 18, inc. II, do Código Penal:

Art. 18 – Diz-se o crime:

[...]

II – culposo, quando o agente causa o resultado por imprudência, negligência ou imperícia.

Como já visto, o parágrafo único determina que a previsão da modalidade culposa deve estar expressa na lei e, por isso, afirma-se que o dolo é a regra, e a culpa, exceção.

O Código Penal Militar traz melhor explanação a respeito da modalidade culposa na redação de seu art. 33:

Art. 33 – Diz-se o crime:

[...]

II – culposo, quando o agente, deixando de empregar a cautela, atenção, ou diligência ordinária, ou especial, a que estava obrigado em face das circunstâncias, não prevê o resultado que podia prever ou, prevendo-o, supõe levianamente que não se realizaria ou que poderia evitá-lo.

---

<sup>70</sup> NUCCI, 2011, p. 239.

<sup>71</sup> MIRABETE, 1994, p. 138.

Os tipos apenas colocam que se o delito for praticado em modalidade culposa haverá uma pena diferenciada correspondente. Explica Capez<sup>72</sup>:

A culpa, portanto, não está descrita, nem especificada, mas apenas prevista genericamente no tipo. Isso se deve ao fato da absoluta impossibilidade de o legislador antever todas as formas de realização culposa, por seria mesmo impossível, por exemplo, tentar elencar todas as maneiras de se matar alguém culposamente.

É importante atentar para a não existência de culpa presumida<sup>73</sup>:

Não se pode falar, ainda, em presunção de culpa em Direito Penal. [...] Assim, quando da análise do caso concreto, o juiz deve verificar se a conduta levada a efeito pelo agente infringe seu dever de cuidado objetivo, bem como se era previsível o resultado lesivo ocorrido, para somente depois concluir ou não pela sua culpa.

Ou seja, a culpa deve ser sempre provada.

Também não se fala em graus de culpa. Não se leva em consideração qual a dimensão da culpa do agente no resultado ou se a falta é grave ou leve. Também não existe um sistema de compensação de culpas, como explica Nucci<sup>74</sup>:

Compensação de culpas igualmente não se admite no direito penal, pois infrações penais não são débitos que se compensem, sob pena de retornarmos ao regime do talião.

É possível a *concorrência de culpas*, como diz Bittencourt<sup>75</sup>:

Há *concorrência de culpas* quando dois indivíduos, um ignorando a participação do outro, concorrem, culposamente, para a produção de um fato definido como crime. [...] Havendo *concorrência de culpas* os agentes respondem, isoladamente, pelo resultado produzido. De observar-se que, nessa hipótese, não se pode falar em *concurso de pessoas*, ante a *ausência do vínculo subjetivo*.

Falta também a possibilidade de tentativa nos delitos culposos, como explica Greco<sup>76</sup>:

---

<sup>72</sup> CAPEZ, 2005, p. 199.

<sup>73</sup> GRECO, 2008, p. 213.

<sup>74</sup> NUCCI, 2011, p. 241.

<sup>75</sup> BITTENCOURT, 2000, p. 231.

<sup>76</sup> GRECO, 2008, p. 213-214.

Nos delitos culposos, ao contrário dos de natureza dolosa, o agente não quer produzir resultado ilícito algum. Sua conduta geralmente é, como vimos, dirigida a um fim lícito mas que, por infringência a um dever de cuidado, o agente dá causa a um resultado previsível, mas não previsto por ele (culpa inconsciente), ou, se previsto (culpa consciente), pelo menos não consentido.

#### **2.4.1 Modalidades de Culpa**

A culpa é um *cérberus* cujas cabeças chamam-se imprudência, negligência e imperícia. Desde que uma mordida, pode haver punição ao responsável. Essa tricotomia da culpa tem características próprias.

a) Imprudência: é a falta de moderação ou precaução. “Seria a conduta praticada pelo agente que, por não observar seu dever de cuidado, causasse o resultado lesivo que lhe era possível”<sup>77</sup>. É imprudente quem deixa objeto em uma mureta de sacada de tal forma que poderá resultar em uma queda involuntária e ferimento a um transeunte;

b) Negligência: é a falta de cuidado ou de atenção em relação a alguma determinada ação. É uma conduta omissiva pela falta “de fazer aquilo que a diligência normal impunha”<sup>78</sup>. Por exemplo, é negligente o médico que não toma os devidos cuidados com assepsia antes de adotar procedimento cirúrgico, que resulta em infecção do paciente por este motivo;

c) Imperícia: é o agir além da capacidade do agente, que não detém os conhecimentos teóricos ou práticos para desenvolver determinada atividade. “É a falta de capacidade, despreparo ou insuficiência de conhecimentos técnicos para o exercício de arte, profissão ou ofício”<sup>79</sup>. Exemplificando, age com imperícia aquele

---

<sup>77</sup> GRECO, 2008, p. 205.

<sup>78</sup> GRECO, 2008, p. 205.

<sup>79</sup> BITTENCOURT, 2000, p. 226.

que manobra empilhadeira em um depósito sem a devida formação para a atividade e acaba por ferindo terceiro na utilização da máquina.

Como mencionado, basta que se comprove uma das modalidades de culpa para que esta esteja demonstrada. Conformando-se a esse pensamento que basta a incidência de uma das modalidades para caracterização da culpa, segue acórdão do Tribunal de Justiça do Piauí:

PROCESSUAL PENAL -APELAÇÃO CRIMINAL - HOMICÍDIO CULPOSO PROVENIENTE DE ACIDENTE DE TRÂNSITO -MODALIDADES DE CULPA - IMPRUDÊNCIA -CONFIGURAÇÃO -CRIME CULPOSO - EXISTÊNCIA -CONDENAÇÃO IMPERIOSA 1. Para que se configure a existência de crime culposos, faz-se necessária a presença inconteste de pelo menos uma das modalidades caracterizadoras da culpa - negligência, imperícia ou imprudência. 2. No caso em tela, O fato de ter o motociclista se comportado de tal ou qual maneira não serve como argumento útil para excluir a culpa do apelante. 3. Vislumbra-se, pois, que se trata de caso clássico de imprudência, a qual é, diante das circunstâncias que envolvem o delito, suficiente para levar-se o apelante à condenação pelo crime de homicídio culposos no trânsito. 4. Apelação conhecida e não provida. (201100010037860 PI, Relator: Des. Raimundo Nonato da Costa Alencar, Data de Julgamento: 20/09/2011, 1ª Câmara Especializada Criminal)

Da mesma forma, é impreterível que reste caracterizada alguma modalidade de culpa; do contrário, esta fica excluída.

APELAÇÃO CRIME. HOMICÍDIO CULPOSO NA DIREÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. NÃO DEMONSTRADA IMPERÍCIA, IMPRUDÊNCIA OU NEGLIGÊNCIA POR PARTE DO RÉU. COMPROVADA A CULPA EXCLUSIVA DA VÍTIMA. MANTIDA A ABSOLVIÇÃO. APELO IMPROVIDO, POR MAIORIA. (Apelação Crime nº 70039230370, Primeira Câmara Criminal, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Manuel José Martinez Lucas, Julgado em 27/04/2011)

### 2.4.2 Elementos da Culpa

Além disso, para a caracterização do crime culposo é necessária a conjunção de outros elementos:

- a) A conduta humana voluntária comissiva ou omissiva: “o mais importante na culpa é a análise do comportamento e não do resultado”<sup>80</sup>;
- b) Ausência do dever de cuidado objetivo: aqui ocorre a imprudência, negligência ou imperícia. É a falta de observação das “regras básicas e gerais de atenção e cautela, exigíveis a todos que vivem em sociedade”<sup>81</sup>;
- c) Resultado danoso involuntário: o agente não quer o resultado ou assume que este possa se dar. Independente do “não querer” do agente, o resultado ocorre;
- d) Previsibilidade: é uma característica objetiva. “É a possibilidade de qualquer pessoa dotada de prudência mediana prever o resultado”<sup>82</sup>. Nucci<sup>83</sup> coloca que “ausente a previsibilidade, afastada estará a culpa, pois não se exige da pessoa uma atenção extraordinária e fora do razoável”. Já Nelson Hungria lecionou o que parece ser mais apropriado<sup>84</sup> :

É de rejeitar-se, porém, a opinião segundo a qual a previsibilidade deve ser referida à individualidade subjetiva do agente, e não ao tipo psicológico médio. O que decide não é a atenção habitual do agente ou a diligência que ele costuma empregar *in rebus suis*, mas a atenção e diligência próprias do comum dos homens; não é a previsibilidade individual, mas a medida objetiva média de precaução imposta ou reclamada pela vida social.

- e) Nexa de causalidade: é a ligação entre a conduta e o resultado produzido;

---

<sup>80</sup> NUCCI, 2011, p. 240.

<sup>81</sup> NUCCI, 2011, p. 240.

<sup>82</sup> CAPEZ, 2005, p. 200.

<sup>83</sup> NUCCI, 2011, p. 240.

<sup>84</sup> HUNGRIA; FRAGOSO, 1978, p. 188.

- f) Tipicidade: “só podemos falar em crime culposo se houver previsão legal expressa para essa modalidade”<sup>85</sup>.

Portanto, nas palavras de Delmanto<sup>86</sup>:

Enquanto o dolo gira em torno da vontade e finalidade do comportamento do sujeito, a *culpa* não cuida da finalidade da conduta (que quase sempre é lícita), mas da *não-observância do dever de cuidado* pelo sujeito, causando o resultado e tornando punível o seu comportamento.

## 2.5 Culpa Consciente e Dolo Eventual

O cerne da questão. O debate entre a diferença de culpa consciente e dolo eventual ganha contornos especiais quando se trata de crimes cometidos da direção de veículos automotores. Segundo Bittencourt, “os *limites fronteiriços* entre dolo eventual e culpa consciente constituem um dos problemas mais tormentosos da Teoria do Direito”<sup>87</sup>. O doutrinador continua<sup>88</sup>:

Há entre ambos um traço comum: a *previsão* do resultado proibido. Mas, enquanto no *dolo eventual* o agente anui ao advento desse resultado, *assumindo o risco* de produzi-lo, em vez de renunciar à ação, na *culpa consciente*, ao contrário, repele a hipótese de superveniência do resultado, na esperança convicta de que este não ocorrerá.

Nucci<sup>89</sup> concorda com o fato de ser uma questão problemática:

É tênue a linha divisória entre a culpa consciente e o dolo eventual. Em ambos o agente prevê o resultado, mas somente no dolo o agente admite a possibilidade do evento acontecer. Na culpa consciente, ele acredita sinceramente que conseguirá evitar o resultado, ainda que o tenha previsto.

---

<sup>85</sup> GRECO, 2008, p. 204.

<sup>86</sup> DELMANTO, 2000, p. 32.

<sup>87</sup> BITTENCOURT, 2000, p. 229.

<sup>88</sup> BITTENCOURT, 2000, p. 229.

<sup>89</sup> NUCCI, 2011, p. 237.



A culpa consciente trata da previsibilidade do resultado pelo agente que acredita poder evitá-lo e não o aceita. Ou seja, é uma questão de foro íntimo do agente. A respeito, Greco<sup>90</sup>:

Na culpa consciente, o agente, embora prevendo o resultado, acredita sinceramente na sua não-ocorrência; o resultado previsto não é querido ou mesmo assumido pelo agente. Já no dolo eventual, embora o agente não queira diretamente o resultado, assume o risco de vir a produzi-lo.

O dolo eventual é a assunção do risco do resultado pelo agente através de sua ação. Como ensinou Nélson Hungria<sup>91</sup>:

Para a existência do dolo eventual, basta que o agente, na dúvida sobre se o resultado sobreviria ou não “atravesse o Rubicon” não se abstenendo da ação, pois quem age em tal dúvida assume o risco de quanto possa acontecer.

Afere-se que o agente, ao se deparar com a probabilidade do resultado, não arrefece seu ímpeto, independente da ciência do final nefasto, caracterizando, assim, o dolo eventual. Neste não se deve submergir na mente do autor, mas sim nas circunstâncias que o envolvem. Sobre as circunstâncias de um crime, leciona Nucci<sup>92</sup>:

São os elementos acidentais não participantes da estrutura do tipo, embora envolvendo o delito. Quando expressamente gravadas na lei, as circunstâncias são chamadas de *legais* (agravantes e atenuantes, por exemplo). Quando genericamente previstas, devendo ser formadas pela análise e pelo discernimento do juiz, são chamadas *judiciais*. [...] No entanto, quando esses elementos acidentais não fizerem parte do contexto das circunstâncias legais (causas de aumento/diminuição; agravantes/atenuantes) devem ser consideradas residuais, leia-se, são as hipóteses que volteiam o delito e nascem da concepção do magistrado.

Se relegado apenas ao campo da subjetividade, seria praticamente impossível ao julgador determinar a ocorrência ou de culpa consciente ou de dolo eventual. Na culpa consciente, apesar da probabilidade do resultado, a doutrina em geral afirma que o agente acredita, “firmemente, que tal evento não se realizará,

---

<sup>90</sup> GRECO, 2008, p. 207.

<sup>91</sup> HUNGRIA; FRAGOSO, 1978, p. 119.

<sup>92</sup> NUCCI, 2011, p. 471.

confiando na sua atuação (vontade) para impedir o resultado”<sup>93</sup>. Enquanto no dolo eventual, o agente, sabendo da previsibilidade do resultado, age sem se importar com a sua concretização. É praticamente uma questão de análise de caráter do agente.

A teoria da representação parece adequada e em conformidade com a lição de Nelson Hungria, citada mais acima, quando este diz que basta que o agente, ante a previsibilidade do resultado, persiste em sua conduta e, assim agindo, assume o risco da produção daquele, caracterizando, de tal forma, o dolo eventual<sup>94</sup>. A teoria da representação cabe ao descrito, “preto no branco”, no art. 18, inc. I, do Código Penal: “assumiu o risco de produzi-lo”. Greco<sup>95</sup> descreve a teoria:

Para a teoria da representação, podemos falar em dolo toda vez que o agente tiver tão-somente a previsão do resultado como possível e, ainda assim, decidir pela continuidade de sua conduta. [...] Para a teoria da representação, não há distinção entre dolo eventual e culpa consciente, pois que a antevisão do resultado leva à responsabilização do agente a título de dolo.

No que concerne ao trânsito, há plena aplicabilidade também da teoria da probabilidade, que descarta o elemento volitivo da conduta para a classificação da conduta. Há uma gama quase infundável de informações disponíveis a qualquer um a respeito dos malefícios da direção sob efeito de álcool ou entorpecentes e/ou em excesso de velocidade, das ultrapassagens proibidas, emulação de corridas, entre outras condutas reprováveis que podem desencadear terríveis consequências. Sobre o conceito da teoria da probabilidade, Greco<sup>96</sup>:

A teoria da probabilidade trabalha com dados estatísticos, ou seja, se de acordo com determinado comportamento praticado pelo agente, estatisticamente, houvesse grande probabilidade de ocorrência do resultado, estaríamos diante do dolo eventual.

Devem ser os fatos, sob análise criteriosa, a estabelecer se a ocorrência do resultado se deu em razão de culpa consciente ou dolo eventual. A atitude que se

---

<sup>93</sup> NUCCI, 2011, p. 240.

<sup>94</sup> HUNGRIA; FRAGOSO, 1978, p. 119.

<sup>95</sup> GRECO, 2008, p. 186.

<sup>96</sup> GRECO, 2008, p. 187.

atribui mais a um comportamento *egoísta* do que de *leviandade* é um fator a ser estudado para determinar a ocorrência de um ou outro. Nas palavras de Fukassawa<sup>97</sup>:

Como seria identificado, num acidente de trânsito, a culpa consciente ou o dolo eventual? A resposta é óbvia, ao menos teoricamente, pela distinção antes formulada e que se aplica à generalidade dos casos delituosos. Em ambos o resultado é previsto pelo agente que, com sua conduta, termina por causá-lo; na culpa consciente (culpa por representação) o autor age por *leviandade* e no dolo eventual por *egoísmo*.

No que tange ao tema deste trabalho não há como conceber que o agente que ingere grande quantidade de bebida alcoólica e passa a dirigir age dentro de uma crença razoável de que pode evitar resultados lesivos. Por toda a gama de informações disponibilizadas a qualquer um, independente de classe social, a respeito do grave risco que é a direção sob efeitos de bebidas alcoólicas, só se pode chegar a conclusão de que aquele que assim age despreza a segurança alheia, colocando seu comodismo e conforto antes da incolumidade de terceiros.

Não se pode acreditar que no banco dos réus, dentro de circunstâncias normais, o homem médio acusado dirá que sabia da possibilidade do resultado, mas deixou de se importar com a ocorrência deste. Tratar-se-ia de verdadeira confissão. Assim pensa Damásio de Jesus<sup>98</sup>:

Nenhuma justiça conseguiria condenar alguém por dolo eventual se exigisse confissão cabal de que o sujeito psíquica e claramente consentiu na produção do evento; que, em determinado momento anterior à ação, deteve-se para meditar cuidadosamente sobre suas opções de comportamento, aderindo ao resultado. [...] O juiz, na investigação do dolo eventual, deve apreciar as circunstâncias do fato concreto e não buscá-lo na mente do autor, uma vez que, como ficou consignado, nenhum réu vai confessar a previsão do resultado, a consciência da possibilidade ou probabilidade de sua causação e a consciência do resultado.

---

<sup>97</sup> FUKASSAWA, 1998, p. 99.

<sup>98</sup> JESUS, 2001, p. 288.

Sobre a confissão, há muito disse Beccaria<sup>99</sup>:

Existe outra contradição entre as leis e os sentimentos naturais: é exigir que um acusado jure dizer a verdade, quando o seu maior interesse é escondê-la. Como se o homem pudesse jurar de boa-fé que concorrerá para sua própria destruição.

Não à toa, sob o manto dos princípios da ampla defesa, caiu por terra o compromisso para com a verdade do réu.

Repete-se aqui o Código Penal:

Art. 18 – Diz-se o crime:

I – doloso, quando o agente quis o resultado ou **assumiu o risco** de produzi-lo. (Grifou-se.)

Situação hipotética: o agente trafega pela contramão em uma via única de direção em uma área escolar de intenso fluxo de pedestres e veículos, a fim de encurtar a distância de seu trajeto. Não se trata de mera imprudência. Ele colocou seu interesse antes da segurança de todos e, se por terminar ceifando a vida ou mutilando alguém, deve responder apropriadamente. Justamente por isso, não se pode considerar a classificação da conduta como culposa. A respeito, Mirabete colaciona decisão de recurso que intentava a desclassificação do dolo eventual para a culpa<sup>100</sup>:

**TJSP**: “Dolo eventual. Desclassificação para homicídio culposo. Inadmissibilidade. Agente que, em face do meio e modo pelos quais agiu, assumiu o risco de produzir o resultado letal” (JTJ 173/319).

Percebe-se que o *modus operandi* do autor é o embasamento para a decisão. “O meio e modo pelos quais agiu” é que determina se o agente “assumiu o risco de produzir o resultado letal”. Mirabete bem observa<sup>101</sup>:

Diga-se que a inobservância do dever de cuidado objetivo está intimamente ligada à previsibilidade. Quanto mais previsível o fato, maior deve ser o cuidado objetivo do sujeito.

---

<sup>99</sup> BECCARIA, 2008, p. 36.

<sup>100</sup> MIRABETE; FABBRINI, 2007, p. 199.

<sup>101</sup> MIRABETE; FABBRINI, 2007, p. 201.

Por isso, dizer que o agente, dentro da situação acima descrita, acreditava fielmente ser capaz de evitar qualquer acidente e que, por isso, sua conduta é de simples culpa é deveras forçoso.

### **3 O DOLO EVENTUAL EM CRIMES DE TRÂNSITO**

#### ***3.1 Análise Jurisprudencial***

A aplicação do dolo eventual, apesar de polêmica, tem sido utilizada na jurisprudência nacional, pelos juízos e tribunais estaduais, assim como pelo Superior Tribunal de Justiça e até o Supremo Tribunal Federal.

As decisões que conferem a chancela do dolo eventual aos crimes cometidos na direção de veículo automotor têm sido criteriosas e dependentes de minuciosa análise das circunstâncias que culminaram na produção do resultado por parte dos julgadores:

HABEAS CORPUS. TENTATIVA DE HOMICÍDIO. DOLO EVENTUAL. CRIME COMETIDO NO TRÂNSITO. PRISÃO PREVENTIVA. DECISÃO FUNDAMENTADA. REITERAÇÃO CRIMINOSA. CONDUTA SEMELHANTE PRATICADA TRÊS MESES ANTES. GARANTIA DA ORDEM PÚBLICA. FUGA DO RÉU. ART.312 DO CÓDIGO DE PROCESSO PENAL. ORDEM DENEGADA. [...]

3. Não bastasse, o paciente fugiu do local dos fatos, não prestou socorro à vítima e, ao contrário do corréu a quem se concedeu liminar, não se apresentou à Justiça, permanecendo foragido por quase três anos, somente vindo a ser preso

recentemente, após ser localizado escondido em uma fazenda. [...]

4. Ademais, foi o paciente que, supostamente, participando de "racha", ultrapassou sinal vermelho e colidiu com o veículo da vítima, provocando-lhe sérias lesões corporais, inclusive com internação na "UTI" em estado de coma. E foi ele que, repita-se, no mesmo local, uma avenida com grande movimentação de pessoas, praticou conduta idêntica três meses antes, chegando a causar lesões corporais em outra vítima. (Grifou-se.) (HC 103555 SP 2008/0072177-8, Relator: Ministra MARIA THEREZA DE ASSIS MOURA, Data de Julgamento: 22/06/2010, T6 - SEXTA TURMA, Data de Publicação: DJe 02/08/2010)

Percebe-se que, para a fundamentação da decisão, foi levada em consideração a conduta do acusado, que, ao participar de emulação de corrida em via pública, desrespeitar o sinal vermelho (talvez a mais básica regra de trânsito), levou a estado de coma a vítima. Sendo, ainda, extremamente relevante, a reiteração da conduta. Ainda pesou a omissão de socorro e a fuga do local, que denotam desprezo pela vida alheia e a consciência da conduta reprovável.

Mesmo o Supremo Tribunal Federal já defendeu a aplicação do dolo eventual em crime de trânsito:

A conduta social desajustada daquele que, agindo com intensa reprovabilidade ético-jurídica, participa, com o seu veículo automotor, de inaceitável disputa automobilística realizada em via pública, nesta desenvolvendo velocidade exagerada – além de ensejar a possibilidade de reconhecimento do dolo eventual inerente a esse comportamento do agente, ainda justifica a especial exasperação da pena, motivada pela necessidade do Estado responder, grave e energicamente, à atitude de quem, em assim agindo, comete os delitos de homicídio doloso e de lesões corporais. (HC 71.800-1-RS, 1ª T., rel. Min. Celso de Mello, DJ 20.06.1995, RT 733/478).

A jurisprudência entende que o crime na direção de veículo automotor é inicialmente culposo e não pode ser imediatamente encarado como de dolo eventual.

O dolo eventual não é a regra, visto justamente o dispositivo incriminador na lei de trânsito referir-se à modalidade culposa.

PENAL. PROCESSUAL PENAL. HABEAS CORPUS. 1. HOMICÍDIO. CRIME DE TRÂNSITO. EMBRIAGUEZ. DOLO EVENTUAL. AFERIÇÃO AUTOMÁTICA. IMPOSSIBILIDADE. 2. ORDEM CONCEDIDA. 1. Em delitos de trânsito, não é possível a conclusão automática de ocorrência de dolo eventual apenas com base em embriaguez do agente. Sendo os crimes de trânsito em regra culposos, impõe-se a indicação de elementos concretos dos autos que indiquem o oposto, demonstrando que o agente tenha assumido o risco do advento do dano, em flagrante indiferença ao bem jurídico tutelado. 2. Ordem concedida para, reformando o acórdão impugnado, manter a decisão do magistrado de origem, que desclassificou o delito para homicídio culposo e determinou a remessa dos autos para o juízo comum. (HC 58826 RS 2006/0099967-9, Relator: Ministra MARIA THEREZA DE ASSIS MOURA, Data de Julgamento: 29/06/2009, T6 - SEXTA TURMA, Data de Publicação: DJe 08/09/2009.)

O que ocorre é que devido à gravidade da conduta delituosa, pode-se considerar, através da observância da conjunção dos fatos, que o agente agiu de forma a corresponder ao dolo eventual, assumindo o risco do resultado danoso. Mais uma vez demonstra-se tal possibilidade, dessa vez em recurso impetrado pelo Ministério Público do Paraná contra decisão de magistrado que qualificou o crime como culposos:

PENAL. HOMICÍDIO. CRIME DE TRÂNSITO. DOLO EVENTUAL. ATROPELAMENTO COM VEÍCULO PREPARADO PARA COMPETIÇÃO EM EXCESSO DE VELOCIDADE, EM MANOBRAS PERIGOSAS, COM PNEUS CARECAS, QUE OCASIONOU A MORTE DA VÍTIMA. QUESITOS DE AUTORIA E MATERIALIDADE FORMULADOS COM INDAGAÇÃO SOBRE ALTÍSSIMA VELOCIDADE DO RÉU QUE RESULTOU EM RESPOSTA NEGATIVA - ABSOLVIÇÃO PELO CONSELHO DE SENTENÇA. QUESITAÇÃO DUVIDOSA PARA AFERIR AUTORIA E TAMBÉM, NAS CIRCUNSTÂNCIAS, VELOCIDADE EXAGERADA, INCOMPATÍVEL, ELEVADA, ALTA, OU VELOCIDADE SUPERIOR À PERMITIDA PARA O LOCAL. VELOCIDADE REGULAMENTADA, NO CASO EM, NO MÁXIMO 80 KM/H. QUESITO QUE NÃO

AFERIU AUTORIA, PREJUDICADA A AFERIÇÃO DA EXISTÊNCIA DE DOLO EVENTUAL NEM POSSIBILITOU AOS JURADOS A DECISÃO DE DESCLASSIFICAÇÃO PARA CRIME CULPOSO. NULIDADE DA DECISÃO MANIFESTAMENTE CONTRÁRIA À PROVA DOS AUTOS. RECURSO PROVIDO. (6393817 PR 0639381-7, Relator: Roberto Portugal Bacellar, Data de Julgamento: 03/03/2011, 1ª Câmara Criminal, Data de Publicação: DJ: 612.)

Vê-se que o Superior Tribunal de Justiça não é insensível ao tema e não deixa dúvidas quanto a possibilidade de aplicação do dolo eventual em crimes de trânsito a despeito da letra da lei.

CRIMINAL. RESP. DELITO DE TRÂNSITO. PRONÚNCIA. DOLO EVENTUAL. EXCLUSÃO PELO TRIBUNAL A QUO. GENERALIZAÇÃO. INADMISSÃO. RECURSO CONHECIDO E PROVIDO. I. É incabível a desclassificação do delito de trânsito para sua forma culposa, ao fundamento de que, nessa modalidade de crime, não se admite a hipótese de dolo eventual, uma vez que o agente não assume o risco de produzir o resultado. II. Inadmissível a generalização no sentido de que os delitos decorrentes de acidentes de trânsito são sempre culposos. Precedentes. III. Recurso conhecido e provido, nos termos do voto do Relator. (719477 MG 2005/0008507-2, Relator: Ministro GILSON DIPP, Data de Julgamento: 03/08/2005, T5 - QUINTA TURMA, Data de Publicação: DJ 29.08.2005 p. 430)

Em Santa Catarina, houve a primeira prisão efetiva no Brasil de um condenado pela prática de homicídio doloso na condução de veículo<sup>102</sup>, o Tribunal de Justiça do estado sustentou a manutenção do enquadramento em dolo eventual:

ACIDENTE DE TRÂNSITO. HOMICÍDIO E LESÕES CORPORAIS DE NATUREZA GRAVE. DOLO EVENTUAL. PRONÚNCIA. RECURSO OBJETIVANDO, ALTERNATIVAMENTE, A NULIDADE DO FEITO, DESCLASSIFICAÇÃO DO DELITO PARA A FORMA /CULPOSA E ABSOLVIÇÃO. INACOLHIMENTO. Ocorre o dolo eventual quando o agente assume o resultado, isto é, admite e aceita o risco de produzi-lo. Pronúncia mantida.

---

<sup>102</sup> PINTER. *Motorista Condenado é Solto*.



[...] "Consta do inquérito que na madrugada do dia 4 de outubro do corrente ano (1992), por volta das 3h20min., os acusados MARÇO AURÉLIO TEIXEIRA e MASTROIANE DAIMLER DA SILVA, previamente ajustados e um aderindo à conduta do outro, pouco se importando com as conseqüências de suas ações, consoante o caráter compulsório de suas vontades assim manifestado: "dê no que der, aconteça o que acontecer, em qualquer caso eu vou em frente", realizavam um "racha" com seus respectivos veículos na Av. Beira Mar Norte (Av. Henrique da Silva Fontes), nesta cidade e comarca, disputando cada um a supremacia da velocidade e a audácia das manobras. (RCCR 693845 SC 1988.069384-5, Relator: Des. Ayres Gama, Data de Julgamento: 10/12/1993, Segunda Câmara Criminal, Data de Publicação: Recurso criminal n. 9.535, da Capital.)

Mais uma vez, demonstra-se que, analisada a conduta, é perfeitamente cabível o dolo eventual em um homicídio provocado na conduta de veículo automotor. Esse famoso caso catarinense despertou forte indignação e consequente manifestação popular, que acabou por ser respondida através do Tribunal do Júri.

### ***3.2 Tribunal do Júri***

Embora a origem do Tribunal do Júri no Brasil seja divergente na doutrina<sup>103</sup>, o conceito para sua existência é pacífico, como contam Távora e Alencar<sup>104</sup>:

A idéia do tribunal popular é a de que os casos importantes sejam julgados por pessoas que formam a comunidade a qual pertence o acusado, tal como o acusado seja parte desta, vale

---

<sup>103</sup> TÁVORA; ALENCAR, 2010, p. 745.

<sup>104</sup> TÁVORA; ALENCAR, 2010, p. 745.

dizer, a noção que se tem do júri popular é a de que o julgamento se dê pelos pares do réu.

A Constituição Federal estabelece o Tribunal do Júri e suas prerrogativas:

Art. 5º [...]

XXXVIII – é reconhecida a instituição do júri, com a organização que lhe der a lei, assegurados:

- a) a plenitude de defesa;
- b) o sigilo das votações;
- c) a soberania dos veredictos;
- d) a competência para o julgamento dos crimes dolosos contra a vida;

Ainda que seja considerada uma instituição símbolo da democracia, o Tribunal do Júri não é privado de críticas. Estas costumam tratar do desconhecimento jurídico de seus componentes, como observa Roberto Bartolomei Parentoni<sup>105</sup>:

Os detratores do instituto do Tribunal do Júri apontam o despreparo técnico dos jurados como motivo para questionar a sua legitimidade. Esse despreparo significa que o réu não terá uma condenação justa e correta.

O jurista, então, revela que justamente uma das vantagens do júri popular sobre o juízo singular seria que aquele não se atém tanto aos aspectos formais quanto o faz este. Assim expõe<sup>106</sup>:

Pela sua própria formação acadêmica, o magistrado dá demasiada importância aos aspectos formais do crime diante de si. A reprovabilidade do ato praticado pelo criminoso fica em segundo plano quando o que o preocupa é a possibilidade de ter sua sentença recorrida sob argumentos técnicos. O Júri, por outro lado, analisará o crime do ponto de vista da sociedade, que será em última análise a única que terá o fardo de receber aquele indivíduo de volta caso este seja absolvido. Negar ao povo a possibilidade de julgar seus pares deixa claro que, para alguns, o homem médio não possui capacidade intelectual para diferenciar o certo do errado.

Na mesma linha, segue Vladimir Aras<sup>107</sup>:

---

<sup>105</sup> PARENTONI. *Tribunal do Júri*.

<sup>106</sup> PARENTONI. *Tribunal do Júri*.

Ao ser criado o júri, pretendeu-se privilegiar a igualdade, liberar o julgador de tecnicismos inúteis e permitir a inserção dos sentimentos coletivos e dos valores populares na apreciação das causas criminais. Malgrado os eventuais paroxismos de certos “atores” jurídicos, o tribunal popular não é um teatro. Mas não deixa de ser um palco onde são representados ou lembrados os dramas e as misérias da vida real. O jurado analisa o litígio de acordo com os valores médios da sociedade, o que enseja a realização de uma justiça melhor do que aquela fundada apenas e tão-somente na lei. É bom que se diga: o Direito não se encerra na lei, e a promoção da Justiça em alguns casos, por mais paradoxal que pareça, impõe a desconsideração da fria letra da norma legal.

Os que cometem delitos no trânsito raramente pertencem realmente à vida criminal. Por isso, mais do que nos demais crimes da alçada do Tribunal do Júri, seriam os infratores julgados por seus pares. Do mesmo modo que um pai de família embriagou-se e matou no trânsito, sendo por isso julgado, haverá outro pai de família como jurado. Mais um motivo que torna o julgamento do Júri adequado aos crimes de trânsito em que ocorra o dolo eventual.

Não se trata também de atirar o cordeiro aos leões, pois antes do réu ser levado ao Júri, há uma primeira fase, que caberá ao magistrado “adotar as seguintes posturas: (1) pronunciar o réu; (2) impronunciá-lo; (3) absolvê-lo sumariamente; (4) desclassificar a infração dolosa contra a vida”<sup>108</sup>. A primeira opção chama-se *sentença de pronúncia*, que tem natureza interlocutória mista. “É mista porque encerra uma fase sem por fim ao processo e é não terminativa por não decidir o *meritum in causae*”<sup>109</sup>. Não se trata, então, do julgamento meritório da ação penal, com a condenação do réu, mas uma admissibilidade da acusação por parte do magistrado. É interessante notar que<sup>110</sup>:

Enquanto para o recebimento da denúncia se faz preciso um suporte probatório mínimo, para a pronúncia se requer um suporte probatório mais robusto, médio, que, no entanto, não é equiparado ao conjunto probatório que se exige para a condenação. [...] O contexto processual deve evidenciar que

---

<sup>107</sup> ARAS. *Júri: Democracia em Ação*.

<sup>108</sup> TÁVORA; ALENCAR, 2010, p. 752.

<sup>109</sup> TÁVORA; ALENCAR, 2010, p. 753.

<sup>110</sup> TÁVORA; ALENCAR, 2010, p. 753.

os fatos estão aptos ao julgamento pelos leigos, seja para absolver ou condenar o acusado.

Chega-se ao mérito do que deve prevalecer: se *in dubio pro reo* ou *in dubio pro societate*. O primeiro é o conceito consagrado no Direito Penal de que, havendo dúvida quanto a autoria ou materialidade dos fatos, deve o julgamento se dar de forma mais favorável ao réu. O segundo conceito, por sua vez, costuma pautar as ações do Ministério Público e prevalece na fase da sentença de pronúncia<sup>111</sup>:

Note-se que vigora, nesta fase, como senso comum, a regra do *in dubio pro societate*: existindo possibilidade de se estender pela imputação válida do crime contra a vida em relação ao acusado, o juiz deve admitir a acusação, assegurando o cumprimento da Constituição, que reservou competência para o julgamento dos delitos dessa espécie para o tribunal popular. É o júri o juiz natural para o processamento dos crimes dolosos contra a vida.

Eis decisão do Tribunal de Justiça do Distrito Federal a respeito:

PENAL E PROCESSO PENAL. RECURSO EM SENTIDO ESTRITO. TENTATIVA DE HOMICÍDIO. PRONÚNCIA. DECLASSIFICAÇÃO. ANIMUS NECANDI. DOLO EVENTUAL. INDÍCIOS DE AUTORIA. MERO JUÍZO DE ADMISSIBILIDADE. IN DUBIO PRO SOCIETATE. RECURSO DESPROVIDO. 1. Constitui premissa basilar, na primeira fase do procedimento do Júri – *judicium accusationis* -, a prevalência do princípio *in dubio pro societate*, pois eventuais dúvidas acerca da autoria deverão ser solucionadas em prol da sociedade e não em favor do acusado, sob pena de supressão da competência constitucionalmente atribuída ao juiz natural da causa. (Acórdão nº 582382, 20060111330990RSE, Relator Des. João Batista Teixeira, 3ª Turma Criminal, j. em 26.04.2012.)

A decisão trata da supremacia do interesse coletivo: o direito individual não pode superar o direito da coletividade, em especial no que toca o direito à segurança e integridade de cada um. A atitude descabida de um não pode ameaçar o todo. Por isso, a prevalência do *in dubio pro societate*. Só pode ser colocado em uma balança aquilo que for de material concreto. Os fatos que levaram ao resultado é que devem ser pesados. De pouco serve à justiça perder-se em amiúdes psicológicos enquanto a sociedade aguarda uma decisão.

---

<sup>111</sup> TÁVORA; ALENCAR, 2010, p. 753.

Confirmado o crime doloso contra a vida, inicia-se a segunda fase, após precluída a pronúncia para o Ministério Público e a defesa. Dar-se-á prosseguimento até o momento cabal. Távora e Alencar explicam a aproximação da decisão<sup>112</sup>:

Encerrados os debates, o juiz indagará se os jurados estão aptos a julgar os fatos. Nesse momento, o conselho de sentença pode pedir esclarecimentos. Tudo com o objetivo de que a conduta imputada e a tese de defesa tenham sido bem compreendidas. Os jurados terão conhecimento, nessa altura, dos quesitos a que deverão responder. Serão eles lidos em plenário, com explicação dos significados correspondentes.

Daí se verifica que, ainda que leigos, os jurados terão a compreensão do que tudo ali se passou, estando aptos a determinar o destino do réu pela resposta aos quesitos<sup>113</sup>:

Decerto, os quesitos serão formulados na seguinte ordem e perguntando precisamente sobre: (1) a materialidade do fato (descrição do crime); (2) a autoria ou participação (se o acusado executou a ação ou para o seu resultado concorreu); (3) se o acusado deve ser absolvido; (4) se existe causa de diminuição de pena alegada pela defesa; (5) se existe circunstância qualificadora ou causa de aumento de pena reconhecidas na pronúncia ou em decisões posteriores que julgaram admissível a acusação.

Qualquer pessoa está sujeito a cometer um crime de trânsito, visto a natureza especial do delito. Por isso, os jurados poderão ter total compreensão dos fatos e das consequências que deles resultaram. Todavia, somente aqueles que extrapolam os limites do razoável devem arcar com as consequências do julgamento popular.

Ao se entregar o julgamento da conduta de um na mão de seus semelhantes, aplica-se a justiça de forma mais igualitária.

---

<sup>112</sup> TÁVORA; ALENCAR, 2010, p. 783.

<sup>113</sup> TÁVORA; ALENCAR, 2010, p. 785.

## CONCLUSÃO

A aplicação do dolo eventual em crimes de trânsito não é apenas aceitável e cabível legalmente, mas uma necessidade peremptória para o combate à violência do trânsito.

Algumas posições contrárias alegam que assume o risco aquele que simplesmente pratica o ato de dirigir; que utiliza seu automóvel para ir ao trabalho rotineiramente; que um pai de família sairia para dirigir e, envolvido em um acidente, terminaria preso sem mais considerações. Este tipo de argumento é uma distorção e exagero, a fim de invalidar a argumentação coerente a favor da possibilidade de aplicação do dolo eventual em crimes de trânsito. Como se extrai da jurisprudência, é imprescindível a análise do caso concreto, das circunstâncias e da conduta daquele que deu ensejo ao resultado. Uma simples desatenção que levasse a um resultado fatal, não seria tratada como dolo eventual pela simples razão do resultado ter acontecido.

Como já foi dito de forma reiterada, são as circunstâncias que envolvem o fato típico que determinarão se o agente praticou ou não o dolo eventual.

O que deve se ter em mente é que o maior dever do Estado é a preservação da vida, e esta obrigação não pode ser limitada por tecnicidades garantistas, que desvirtuam, muitas vezes, institutos consagrados, como a ampla defesa e o contraditório, inerentes ao devido processo legal, dando aos infratores tudo e minando a força da lei.

Isto não significa dizer que se acredita que os índices de mortalidade serão reduzidos porque se passou a aplicar o dolo eventual com mais ênfase. A esfera administrativa, como demonstrado no primeiro capítulo, é capaz de diminuir a tragédia através do enrijecimento da fiscalização, investimento em tecnologias e condições viárias para tráfego de veículos e pessoas e condicionamento da população para um trânsito seguro por meio de programas educativos eficientes. Ainda assim, mesmo que não se o deseje, o Direito Penal deverá intervir quando necessário e não poderá esmorecer em busca da reparação social devida. Um crime culposos deriva da falta de um dever de cuidado. O que temos visto no trânsito é um

completo desapego e desinteresse à incolumidade e vida alheia. Trata-se, na verdade, de desrespeito às normas, independentemente das consequências – comumente terríveis.

Este comportamento não pode ser encarado levemente, deve se compreender que “a exata medida dos crimes é o prejuízo causado à sociedade<sup>114</sup>”. Cada acidente de trânsito, por mais simples que pareça, tem um custo astronômico para o Estado. A conta é extensa. Para citar alguns fatores a serem considerados, existem os custos com atendimento médico-hospitalar e de reabilitação, resgate das vítimas, atendimento policial e dos agentes de trânsito, congestionamentos, danos aos equipamentos urbanos e à propriedade de terceiros, impacto familiar e mais uma miríade de itens<sup>115</sup>, conforme estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). Sobre o impacto dos acidentes de trânsito observou-se ainda que<sup>116</sup>:

Existem custos intangíveis e subjetivos, relativos à sobrevida esperada das pessoas mortas no trânsito, aos sofrimentos físicos e psicológicos das vítimas, dos seus parentes e amigos (angústias, tristezas e sofrimentos, danos à qualidade de vida, dano permanente à aparência). Estes são conhecidos na literatura internacional como “custos humanos”.

Vê-se que a conduta deliberadamente contrária à regra geral que objetiva o bem-estar social, a segurança da vida, causa danos muito além de uma morte. Não se trata de um único indivíduo que cessou de existir, mas de um custo que vai muito além do mensurável.

Também não se trata de objetivar apenas o aumento da punição ou praticar uma política de encarceramento, mas é fundamental estreitar a relação entre causa e consequência; crime e castigo. Se a pena não pode ser considerada com um corretivo, ela deve ser eficiente em evitar que outros adentrem pelo caminho do ilícito. O pensamento de Beccaria sobre a eficiência da pena<sup>117</sup>:

---

<sup>114</sup> BECCARIA, 2008, p. 70.

<sup>115</sup> Um quadro geral foi levantado nesta pesquisa “Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras” do IPEA. Os fatores são tantos e de tamanha complexidade que é impraticável citar todos no presente trabalho.

<sup>116</sup> Ver nota anterior.

<sup>117</sup> BECCARIA, 2008, p. 63.

Poder-se-ia ainda estreitar mais a ligação das idéias de crime e de castigo, dando à pena toda a conformidade possível com a natureza do delito, a fim de que o receio de um castigo especial afaste o espírito do caminho a que conduzia a perspectiva de um crime vantajoso. É preciso que a idéia do suplício esteja sempre presente no coração do homem fraco e domine o sentimento que o leva ao crime.

A sombra de uma punição mais severa terá efeito significativo sobre os crimes de trânsito, porque, como apontado anteriormente, não se trata de pessoas afeitas à vida criminal, mas de cidadãos que ultrapassam os limites do aceitável e exigível em sua conduta na direção de veículos automotores e que têm muito mais a perder, sendo, de tal sorte, mais fortemente inibidos pelos exemplos. Retorna o filósofo italiano<sup>118</sup>:

Como os homens não se entregam, a princípio, aos maiores crimes, a maior parte dos que assistem ao suplício de um celerado, acusado de algum crime monstruoso, não experimentam nenhum sentimento de terror ao verem um castigo que jamais imaginam poder merecer. Ao contrário, a punição pública dos pequenos delitos mais comuns causar-lhe-á na alma uma impressão salutar que o afastará de grandes crimes, desviando-os primeiro dos que o são menos.

No tocante ao trânsito, parcela muito significativa da sociedade brasileira age como se estivesse em verdadeiro estado de natureza e para combater isso a aplicação do dolo eventual pode ser de auxílio para corrigir essa situação e estabelecer nova cultura, voltada para a segurança e a vida. Vale finalizar com o pensamento de Beccaria<sup>119</sup>:

Termino por esta reflexão: que o rigor das penas deve ser relativo ao estado atual da nação. São necessárias impressões fortes e sensíveis para impressionar o espírito grosseiro de um povo que sai do estado selvagem. [...] Mas, à medida que as almas se abrandam no estado da sociedade, o homem se torna mais sensível; e, se se quiser conservar as mesmas relações entre o objeto e a sensação, as penas devem ser menos rigorosas.

---

<sup>118</sup> BECCARIA, 2008, p. 63.

<sup>119</sup> BECCARIA, 2008, p. 63.



## BIBLIOGRAFIA

- ABREU, Waldyr de. *Direito Penal do Trânsito*. Rio de Janeiro: Forense, 1988.
- ALMEIDA, Alexandre Monteiro de. *O Dolo Eventual nos Crimes de Trânsito*. Monografia, Bacharelado da Universidade Estácio de Sá. [s.l.], [s.d.]. Disponível em: <<http://br.monografias.com/trabalhos3/dolo-eventual-crimes-transito/dolo-eventual-crimes-transito.shtml>>. Acesso em: 20 maio 2012.
- ARAS, Vladimir. *Júri: Democracia em Ação*. Disponível em: <<http://tjsc5.tj.sc.gov.br/juradovoluntario/noticia1.jsp>>. Acesso em: 25 maio 2012.
- BARRAL, Welber. *Metodologia da Pesquisa Jurídica*. 2ª ed. Florianópolis: Fundação Boiteux, 2003.
- BECCARIA, Cesare. *Dos Delitos e das Penas*. 2ª ed. Trad. Torrieri Guimarães. São Paulo: Martin Claret, 2000.
- BITTENCOURT, Cezar Roberto. *Manual de Direito Penal – Parte Geral, vol. 1*. 6ª ed., ver. e atual. São Paulo: Saraiva, 2000.
- BRASIL. Código Penal. In: Codex. 3ª ed. Porto Alegre: Verbo Jurídico, 2010.
- \_\_\_\_\_. Código Penal Militar. In: Codex. 3ª ed. Porto Alegre: Verbo Jurídico, 2010.
- \_\_\_\_\_. Código de Trânsito Brasileiro. In: Codex. 3ª ed. Porto Alegre: Verbo Jurídico, 2010.
- \_\_\_\_\_. Decreto nº 62.127/68. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/antigos/D62127.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/D62127.htm)>. Acesso em: 28 maio 2012.
- \_\_\_\_\_. Supremo Tribunal Federal (1ª Turma). Habeas Corpus nº 71.800-1-RS. Relator: Min. Celso de Mello. Brasília: Diário da Justiça, 20 jun. 1995.
- \_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça (6ª Turma). Habeas Corpus nº 103555 SP 2008/0072177-8. Relatora: Ministra Maria Thereza de Assis Moura, Brasília, 22 jun. 2010.
- \_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça (5ª Turma). Recurso Especial nº 719477 MG 2005/0008507-2. Relator: Ministro Gilson Dipp, Brasília, 03 ago. 2005.
- BRASÍLIA. Tribunal de Justiça (3ª Turma Criminal). Acórdão nº 582382, 20060111330990RSE. Relator Des. João Batista Teixeira, j. em 26.04.2012.
- CAPEZ, Fernando. *Curso de Direito Penal – Parte Geral, vol. 1*. 8ª ed., rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2005.
- CASTILHO & CIA. *Esforço preventivo reduz o número de mortes em rodovias federais*. Disponível em: <<http://bit.ly/Km8Tvt>>. Acesso em: 25 maio 2012.
- CESVI BRASIL. *Mortalidade decorrente de acidentes de trânsito*. Disponível em: <[http://www.cesvibrasil.com.br/seguranca/biblioteca\\_dados.shtm#mortalidade](http://www.cesvibrasil.com.br/seguranca/biblioteca_dados.shtm#mortalidade)>. Acesso em: 15 jan. 2012.
- COSTA Jr., Paulo José da; QUEIJO, Maria Elizabeth. *Comentários aos Crimes do Código de Trânsito*. 2ª ed., atual. São Paulo: Saraiva, 1999.
- DIÁRIO CATARINENSE. *PRF registra o menor número de mortes no mês de fevereiro em SC desde 1990*. Disponível em: <<http://bit.ly/MA71ji>>. Acesso em: 25 maio 2012.

- DIÁRIO CATARINENSE. *Feriado teve 6,2 mil flagrantes por excesso de velocidade nas estradas federais de SC*. Disponível em: <<http://bit.ly/LWfZGF>>. Acesso em: 11 jun. 2012.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. *Frota 2012*. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: 16 jun. 2012.
- ESTADO DE SÃO PAULO, O. *Tristes recordes do trânsito*. O Estado de São Paulo. 16 maio 2012. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/impreso,tristes-recordes-do-transito-873611,0.htm>>. Acesso em: 16 maio 2012.
- ESTADO DE SÃO PAULO, O. *Em números: Guerra no Iraque custou bilhões e deixou milhares de mortos*. 15 dez 2011. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/internacional,em-numeros-guerra-no-iraque-custou-bilhoes-e-deixou-milhares-de-mortos,811397,0.htm>>. Acesso em: 19 maio 2012.
- FUKASSAWA, Fernando Y. *Crimes de Trânsito*. São Paulo: Oliveira Mendes, 1998.
- GRECO, Rogério. *Código Penal Comentado*. 2ª ed., amp. e atual. Niterói: Impetus, 2009.
- \_\_\_\_\_. *Curso de Direito Penal – Parte Geral*. 10ª ed., rev. e atual. Niterói: Impetus, 2008.
- GUINNESS World Records 2010 – O Livro da Década. Rio de Janeiro: Ediouro, 2010.
- HUNGRIA, Nélson; FRAGOSO, Heleno Cláudio. *Comentários ao Código Penal, vol. I, tomo II: arts. 11 ao 27*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1978.
- IPEA. *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras*. Brasília, 2004. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/estudospesq/acidentesdetransito/Metodologia.pdf](http://http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/estudospesq/acidentesdetransito/Metodologia.pdf)>. Acesso em: 26 maio 2012.
- JESUS, Damásio E. de. *Direito Penal: parte geral*. São Paulo: Saraiva, 1998.
- JESUS, Damásio E. de. *Direito Penal: parte geral*. São Paulo: Saraiva, 2001.
- \_\_\_\_\_. *Crimes de Trânsito: anotações à parte criminal do código de trânsito (Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997)*. São Paulo: Saraiva, 2000.
- MIRABETE, Julio Fabbrini. *Manual de Direito Penal – Parte Geral*. São Paulo: Atlas, 1994.
- MIRABETE, Julio Fabbrini; FABBRINI, Renato N. *Código Penal Interpretado*. 6ª ed., atual. até 31.12.2006. São Paulo: Atlas, 2007.
- MONTEIRO, Ruy Carlos de Barros. *Crimes de Trânsito (e a aplicação da lei n. 9.099, de 26-9-1995.)*. São Paulo: Juarez de Oliveira, 1999.
- NUCCI, Guilherme de Souza. *Manual de Direito Penal – Parte Geral – Parte Especial*. 7ª Ed., rev. Atual. E amp. Rio de Janeiro: Ed. Revista dos Tribunais, 2011.
- PAGLIUCA, José Carlos Gobbis. *Direito Penal do Trânsito*. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2000.
- PARANÁ. Tribunal de Justiça (2ª Câmara Criminal). *Apelação Criminal nº 696564-2*. Relator Des. Lídio J. R. de Macedo, j. em 07.04.2011.

PARANÁ. Tribunal de Justiça (1ª Câmara Criminal). Apelação Criminal nº 6393817. Relator Des. Roberto Portugal Bacellar, j. em 03.03.2011.

PIAUÍ. Tribunal de Justiça (1ª Câmara Especializada Criminal). Apelação Criminal nº 201100010037860. Relator Des. Raimundo Nonato da Costa Alencar, j. em 20 set. 2011.

PARENTONI, Roberto Bartolomei. *Tribunal do Júri*. Disponível em: <<http://www.artigos.com/artigos/sociais/direito/tribunal-do-juri-1645/artigo/>>. Acesso em: 25 maio 2012.

PINTER, Silvia. *Motorista Condenado é Solto*. Disponível em: <<http://www1.an.com.br/1998/out/27/0pol.htm>>. Acesso em: 15 jan. 2012.

PORTAL DA SAÚDE – SUS. *Pesquisa aponta perfil das vítimas de acidente de trânsito em seis capitais*. Disponível em: <[http://portal.saude.gov.br/portal/aplicacoes/noticias/default.cfm?pg=dspDetalheNoticia&id\\_area=124&CO\\_NOTICIA=12604](http://portal.saude.gov.br/portal/aplicacoes/noticias/default.cfm?pg=dspDetalheNoticia&id_area=124&CO_NOTICIA=12604)>. Acesso em: 13 jun. 2012.

RANDALL, Anne. *Reduction in Drink Driving in Victoria*. Disponível em: <<http://druglibrary.org/schaffer/misc/driving/s14p5.htm>>. Acesso em: 15 jan. 2012.

RIO GRANDE DO SUL. Tribunal de Justiça (1ª Câmara Criminal). Apelação Crime nº 70039230370. Relator Des. Manuel José Martinez Lucas, j. em 27 abr. 2011.

SANTA CATARINA. Tribunal de Justiça (2ª Câmara Criminal). Recurso Criminal nº 9.535 da Capital. Relator: Des. Ayres Gama, Florianópolis, 10/12/1993.

TÁVORA, Nestor; ALENCAR, Rosmar Rodrigues. *Curso de Direito Processual Penal*. 4ª ed., rev., amp. e atual. Salvador: JusPODIVM, 2010.

TRÂNSITOBR. *Variedades – Curiosidades*. Disponível em: <[http://www.transitobr.com.br/index2.php?id\\_conteudo=21](http://www.transitobr.com.br/index2.php?id_conteudo=21)>. Acesso em: 11 jun. 2012.